ESTIMATES

# Transport Canada

## Performance Report

For the period ending
March 31, 2002

Canada

## The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Minister of Public Works and Government Services Canada — 2002

Available in Canada through your local bookseller or by mail from

Canadian Government Publishing — PWGSC

Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/14-2002
ISBN 0-660-62158-4

## Foreword

In the spring of 2000, the President of the Treasury Board tabled in Parliament the document "Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada". This document sets a clear agenda for improving and modernising management practices in federal departments and agencies.

Four key management commitments form the basis for this vision of how the Government will deliver their services and benefits to Canadians in the new millennium. In this vision, departments and agencies recognise that they exist to serve Canadians and that a "citizen focus" shapes all activities, programs and services. This vision commits the Government of Canada to manage its business by the highest public service values. Responsible spending means spending wisely on the things that matter to Canadians. And finally, this vision sets a clear focus on results – the impact and effects of programs.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting of results through ministers to Parliament and citizens. Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following certain principles. Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes - benefits to Canadians and Canadian society - and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets the department's performance in context and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering its commitments. The report also associates performance with earlier commitments as well as achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

In performance reports, departments and agencies strive to respond to the ongoing and evolving information needs of parliamentarians and Canadians. The input of parliamentarians and other readers can do much to improve these reports over time. The reader is encouraged to assess the performance of the organisation according to the principles outlined above, and provide comments to the department or agency that will help it in the next cycle of planning and reporting.

---

This report is accessible electronically from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp

Comments or questions can be directed to:

Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier
Ottawa, Ontario K1A OR5

**OR** to this Internet address: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

# Transport Canada

## Departmental Performance Report

**For the period ending**
**March 31, 2002**

**Approved**

**Minister of Transport**

# Table of Contents


**Minister's Message** 1

**1.0 An Introduction to Transport Canada** 2

1.1 Who We Are ..... 2
1.2 Legislative Mandate ..... 2
1.3 Strategic Objectives ..... 3
1.4 An Organization Structure for Results ..... 3
1.5 Our Co-delivery Partners ..... 4
1.6 A Model for Results-Based Performance ..... 5

**2.0 Societal Context** 7

2.1 Transportation's Impact ..... 7
2.2 Transportation Policy Framework ..... 7
2.3 Linking to Government Priorities ..... 8
*2.3.1 Economic Opportunities and Innovation ..... 8*
*2.3.2 The Canadian Environment ..... 10*
*2.3.3 The Strength and Safety of Canadian Communities / Health of Canadians ..... 11*
2.4 Transportation and the Events of September 11, 2001 ..... 12

**3.0 Departmental Performance** 14

3.1 Measuring our Contribution to Strategic Objectives ..... 14
3.2 An Overview of Departmental Spending ..... 15
3.3 Performance Accomplishments by Strategic Objectives ..... 16
*3.3.1 Ensure high standards for a safe and secure transportation system ..16*
*3.3.2 Contribute to Canada's economic growth and social development ..... 30*
*3.3.3 Protect the physical environment ..... 42*
3.4 Transport Canada's Management Agenda ..... 50

**Annex 1 – Financial Tables** 54

**Annex 2 – Business line Details** 65

**Annex 3 - Our Office Locations** 66

**Index** 67

# List of Financial Tables


**Table A – Summary of Appropriations** ..... 54

**Table B – Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending** ... 55

**Table C – Historical Comparison of Net Spending** ..... 56

**Table D – Revenues** ..... 57

**Table E – Statutory Payments** ..... 59

**Table F – Transfer Payments** ..... 60

**Table G – Capital Spending** ..... 61

**Table H – Capital Projects** ..... 62

**Table I – Loans, Investments and Advances** ..... 64

**Table J – Contingent Liabilities** ..... 64

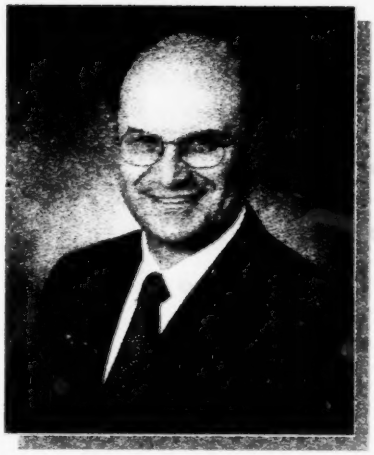

| ***The following symbols are used in this report:*** | |
|---|---|
| ↝ | See elsewhere in this document for additional information. |
| 🕮 | Additional information is available in another document. |
| 💻 | Visit a Web site to get additional information. |

103-02720/

# Acronyms Used

| | |
|---|---|
| ACAP | Airports Capital Assistance Program |
| CAT | Civil Aviation Tribunal |
| CATSA | Canadian Air Transport Security Authority |
| CMA | *Canada Marine Act* |
| CMAC | Canadian Marine Advisory Council |
| CN | Canadian National Railway |
| CPA | Canada Port Authority |
| CSA | *Canadian Shipping Act* |
| CPR | Canadian Pacific Railway |
| CTA | *Canada Transportation Act* |
| EMS | Environmental Management System |
| FAA | (U.S.) Federal Aviation Administration |
| GHG | Greenhouse gas |
| GOL | Government Online |
| ICAO | International Civil Aviation Organization |
| IMO | International Maritime Organization |
| ITS | Intelligent Transportation System |
| JCCB | Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. |
| MOST | Moving On Sustainable Transportation Program |
| MVSA | *Motor Vehicle Safety Act* |
| NAS | National Airport System |
| NAP | National Airports Policy |
| OECD | Organization for Economic Cooperation and Development |
| PDF | Port Divestiture Fund |
| PSA | Public Safety Act |
| P&D | Programs and Divestiture |
| R&D | Research and Development |
| RSCC | Railway Safety Consultative Committee |
| RSMS | Railway Safety Management System |
| S&S | Safety and Security |
| SDS | Sustainable Development Strategy |
| SEA | Strategic Environmental Assessment Policy |
| SHIP | Strategic Highway Infrastructure Program |
| SLSMC | St. Lawrence Seaway Management Corporation |
| SMS | Safety Management System |
| TDG | Transportation of Dangerous Goods |
| TP | Transport Canada Publication |
| TSB | Transportation Safety Board |

# Minister's Message



I am pleased to submit Transport Canada's 2001-2002 *Departmental Performance Report.*

Most would agree that 2001 brought challenges to Transport Canada on many fronts. And although our response to the events of September 11 is foremost in our minds, there were many other achievements in other areas of the department of which we can be proud. These are outlined in this report.

Among the lessons brought home in the aftermath of the events of September 11 was the central role of transportation to the smooth functioning of our economy. With airplanes grounded all over North America, and with trucks backed up at our borders, no one was taking transportation for granted. And because transportation plays such a fundamental role in the lives of all Canadians, we need to take bold steps to improve our transportation system.

With the increased congestion at our borders and in our major urban areas, the transportation system is showing signs of strain. Any one who has tried to cross the border at any of the five busiest gateways, or who drives in any of Canada's largest cities, knows first hand what congestion is all about. While the economic costs of congestion on our roads and at our borders are enormous, there are serious environmental costs associated with the increased pollution — and the subsequent impact on our health — which threaten our quality of life.

Transport Canada is developing a policy framework to help guide the transportation system over the next decade. This framework will address the challenges of congestion, pollution, and the need to develop innovation and skills. Our vision is to ensure the best transportation system for Canada and Canadians — a system that is safe and secure, efficient, integrated, accessible and environmentally friendly.

The Honourable David M. Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport Canada

# 1.0 An Introduction to Transport Canada

## 1.1 Who We Are

Transport Canada is responsible for the transportation policies, programs and goals set by the Government of Canada. The department works to ensure that all parts of the transportation system work effectively, and in an integrated manner, to provide Canadians with a sustainable system that is safe and secure, efficient and environmentally responsible.

***Our Vision . . .***

The best transportation system for Canada and Canadians

***Our Mission . . .***

To develop and administer policies, regulations and programs for a safe, efficient and environmentally responsible transportation system

## 1.2 Legislative Mandate

In Canada, all levels of government have some responsibility for the country's transportation system. Transport Canada delivers its programs and services under numerous legislative and constitutional authorities. The focus is on developing a modern and relevant legislative framework that will enhance the safety, security, competitiveness, and sustainability of Canada's transportation system.

A full listing of the legislation administered by Transport Canada can be found on our web site at www.tc.gc.ca/acts-regulations/listofacts/menu.htm.

***Some of the legislation we administer:***

- *Aeronautics act*
- *Canada Marine Act*
- *Canada Shipping Act*
- *Canada Transportation Act*
- *Department of Transport Act*
- *Marine Liability Act*
- *Motor Vehicle Safety Act*
- *Motor Vehicle Transport Act, 1987*
- *Railway Safety Act*
- *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*

## 1.3 Strategic Objectives

Transport Canada's strategic objectives are to:

- Ensure high standards for a safe and secure transportation system.
- Contribute to Canada's economic growth and social development.
- Protect the physical environment.

## 1.4 An Organization Structure for Results

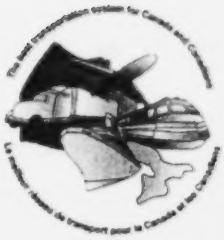
Most issues today require a multi-disciplinary approach — one that considers a broad range of safety, economic and environmental factors. Furthermore, most issues require the partnership and collaborative efforts of many jurisdictions and stakeholders. Decisions must be carefully weighed and debated to ensure an optimum balance between competing interests. This is because actions required to achieve results in one area can have profound repercussions in other areas.

To respond to the complex national transportation agenda, Transport Canada uses a matrix approach to management. The matrix defines accountabilities for leadership on an organizational and functional basis. This approach ensures that results are the focus of departmental planning and reporting and that results are delivered in an integrated manner that still respects regional differences.

Organizationally, the department is divided into four headquarters groups led by Assistant Deputy Ministers, and five regions, led by Regional Directors General. Departmental headquarters also include Communications, General Counsel, and the Offices of the Minister and Deputy Minister. The organizational leads are accountable for the management of their organizations and for the delivery of results as set out in national service line plans.

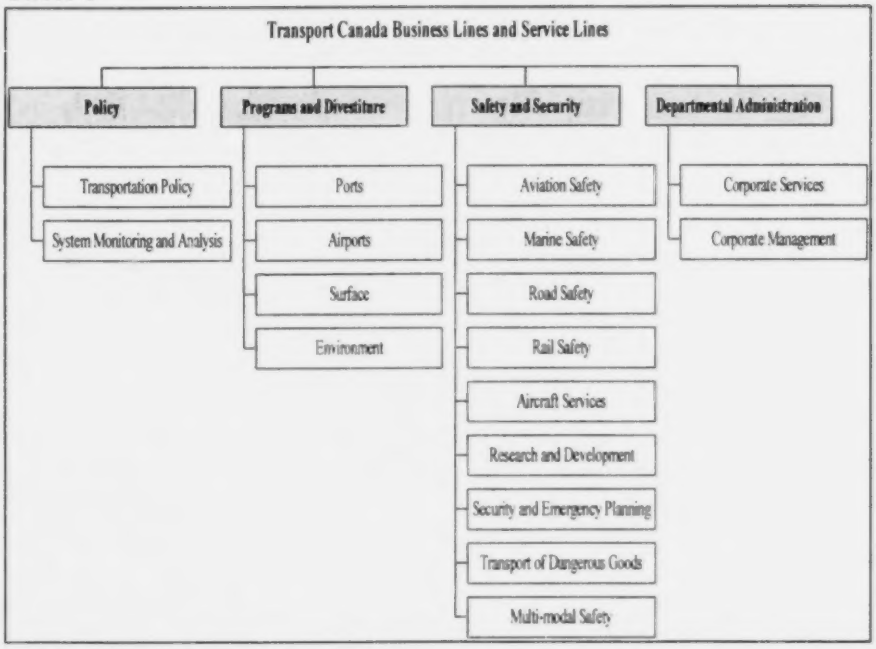
Functional management is based on business lines and service lines that cut across the organizational structure to provide a focus on shared strategies and results. The business/service line structure has a multi-modal focus that emphasizes the department's core roles (Table 1 refers).

Business/service lines are the forums for setting national programs, policies and standards and providing leadership to the regional offices that were established to help ensure that services are delivered as close as possible to clients and stakeholders.



On November 2, 2001, Transport Canada celebrated its 65th anniversary. Since 1936, the department has faced many challenges. The department played a leadership role when the transportation industry was flourishing in 1936 — and still does today in its new role of regulator and policy maker.

**Table 1**




Details on Transport Canada's four business lines — objectives, activities and resources — are provided in Annex 2 on page 65.

## 1.5 Our Co-delivery Partners

Transport Canada works in co-operation with hundreds of other organizations with an interest in transportation issues.

**Other federal organizations** — whose programs and services may be affected by transportation activities — Agriculture and Agri-Food Canada, Canada Customs and Revenue Agency, Canadian Food Inspection Agency, Canadian Nuclear Safety Commission, Canadian Security Intelligence Service, Department of National Defence, Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada, Health Canada, Industry Canada, Justice Canada, Natural Resources Canada, Royal Canadian Mounted Police, and Solicitor General of Canada.

**Provincial, territorial and municipal governments** — particularly concerning the maintenance of the highway system and enforcement of road safety, as well as the co-delivery of the Transportation of Dangerous Goods program.

**Transportation sector industries** — all of which count on the fair application of regulations and the development of policies to enhance the efficiency of the transportation system, for example: Air Canada, Algoma Central Marine, CP Rail, Canadian Manufacturers of Aviation Equipment,

Canadian National Railway, Canadian Steamship Lines, NAV CANADA, VIA Rail, and Westjet.

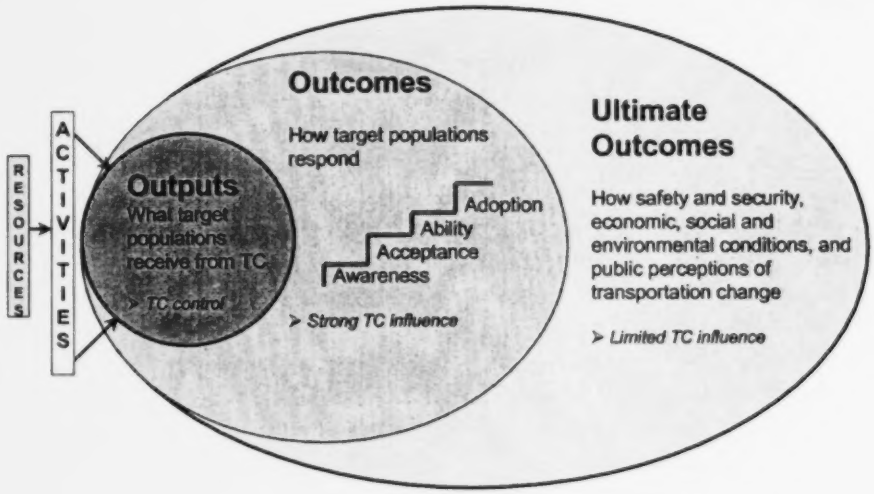
**Agencies and associations** — with a vested interest in the transportation infrastructure, regulatory regime and safety — Air Transport Association of Canada, Association québécoise de transport et des routes, Canada Safety Council, Canadian Association of Petroleum Producers, Canadian Air Transport Security Authority, Canadian Airports Council, Canadian Council of Motor Transport Administrators, Canadian Energy Pipeline Association, Canadian Ferry Operators Association, Canadian Marine Advisory Council, Canadian Ship Owners Association, Canadian Transportation Agency, Canadian Trucking Alliance, Canadian Urban Transit Association, Civil Aviation Tribunal, Council of Marine Carriers, Operation Lifesaver, pilotage authorities, Railway Association of Canada, Shipping Federation of Canada, Transportation Association of Canada, TDG General Policy Advisory Council, Transportation Safety Board, unions, and vehicle manufacturers associations.

**International organizations** — to share information and harmonize transportation regulations — Asia-Pacific Economic Co-operation, European Joint Airworthiness Authorities, International Civil Aviation Organization, International Labour Organization, International Maritime Organization, NATO, National Highway Traffic Safety Administration, UN Committee of Experts on the Transportation of Dangerous Goods, U.S. Federal Aviation Administration, U.S. Federal Emergency Management Agency, U.S. Federal Highway Association, and U.S. Transportation Security Administration.

## 1.6 A Model for Results-Based Performance

The following results-based performance model has been adopted across the department, covering all business lines. Progress in developing and refining the performance measures and related data sources is considered a work in progress and is not complete. The impending long-term policy framework, as well as possible revisions to the Planning, Reporting and Accountability Structure (PRAS) framework from the Treasury Board Secretariat, may impact on the performance measurement regime that is currently in place at Transport Canada.

**Figure 1 – Spheres of influence model**




Transport Canada's performance is established, measured and reported based on three levels of results. Each level builds on the previous one – beginning with the operational and management activities and outputs, which lead to behavioural outcomes and then to the ultimate high-level outcomes that impact on Canadians.

By establishing a results chain that explains the department's contribution to outcomes, the model helps address the question of attribution. Since Transport Canada's strategic objectives — safety, economic, environmental — cannot be directly controlled, the logic model allows the identification of key behaviours the department can influence to achieve results.

# 2.0 Societal Context

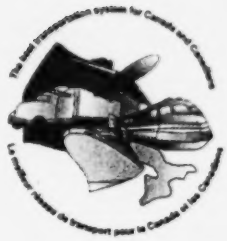
## 2.1 Transportation's Impact

Transportation plays a fundamental role in our lives, both socially and economically. We rely on all transportation modes — planes, trains, ships, trucks, buses and cars — to take us where we want to go and also to deliver our goods. But did you also know:

- In 2001, transportation industries accounted for 4.1 per cent of the gross domestic product (GDP). Investment in transportation made up 3.1 per cent of the GDP.
- Ontario and Quebec together accounted for 59 per cent of all Canadian commercial transportation; Alberta and British Columbia for 28 per cent; and the remaining provinces and territories 13 per cent collectively.
- In 2000, transportation accounted for 34 per cent of the 7,178 petajoules of energy consumed in Canada.
- Road transportation accounts for most of the energy consumed by transportation activities, with a share of 74 per cent. Pipelines and aviation each have a nine per cent share, followed by marine with five per cent and rail with three per cent.
- Spending on tourism in Canada reached $54.1 billion in 2000, of which $22.4 billion was on transportation. Of the amount spent on transportation, more than one-half was on air travel and one-third on vehicle transportation.
- A total of 90.3 million international travellers crossed Canadian borders in 2001, 5.7 per cent less than in 2000.
- A comparison of public opinion surveys taken after September 11, 2001 shows that while it is true that a group of Canadians is very concerned about both security and safety (about 20 per cent), the overwhelming view is that air travel is safe. The system is seen as safe and comfortable with safe image particularly dominant for the flying public. Comparing modes of travel shows that air travel remains a safe way to travel, particularly compared to road travel.

## 2.2 Transportation Policy Framework

In April 2001, the Minister of Transport launched the development of a long-term transportation policy framework (the "Transportation Blueprint"), to develop a federal strategy that responds to the major challenges that will face Canada's transportation sector over the next decade and beyond. An important building block for the framework will be the conclusions contained in the final report of the Canada Transportation Act Review Panel (which was made public in July 2001). The department is working to bring



A wealth of information on the state of transportation is contained in the *Transportation in Canada 2001* report, which can be found at: www.tc.gc.ca/pol/EN/anre/Transportation_Annual_Report.htm

More information on public opinion surveys can be found at: www.legermarketing.com/english/set.html

Other survey results related to September 11th events can be found at: www.angusreid.com and www.ekos.ca/main.asp

Visit our web site at: www.tc.gc.ca/aboutus/blueprint/menu.htm for information about the progress of the Transportation Blueprint initiative

Further details on the CTA Review Panel report are provided on our web site at: www.tc.gc.ca/en/blueprint/ctareview.htm

forward the policy framework, including proposed amendments to the *Canada Transportation Act*, in fall 2002.

## 2.3 Linking to Government Priorities

In its annual report, *Canada's Performance 2002*, the Government of Canada presents data on a set of 19 societal indicators that provide an overview of the quality of life in Canada. The indicators are grouped according to four themes that public opinion research has found matter strongly to citizens:

- Economic opportunities and innovation.
- The Canadian environment.
- The strength and safety of Canadian communities.
- Health of Canadians.

Transport Canada's own programs and initiatives can likewise be grouped according to these themes, reflecting a balance of social, economic and environmental interests. To this end, the major challenges and activities that will affect the department's achievement of results that matter to Canadians are presented below by theme. We also present in this section a discussion of the terrorist attacks on September 11, 2001, because the events of that day changed the world immeasurably and had a significant impact on transportation.

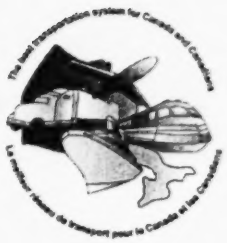
The merits of transportation go beyond the national borders of any one country. The transportation system is crucial to both the national and international economy, providing the link between businesses, industries and consumers. And while the positive contributions of transportation to the economy and the daily life of people everywhere are important, transportation also has adverse impacts. Transportation uses significant amounts of energy, mostly derived from petroleum, and is also a major cause of death and injury every year.

### 2.3.1 Economic Opportunities and Innovation

**Did you know?**

40 per cent of Canada's GDP is directly linked to trade. Over $1.6 billion per day in goods and services crossed the Canada/U.S. border in 2000.

It is the Government of Canada's policy that the transportation system contributes to economic prosperity while also supporting safety, security, social and environmental objectives. To support these objectives, Transport Canada is working to establish an integrated, inter-modal transportation system, the benefits of which are undeniable. Shippers and carriers both benefit when their goods can be quickly and easily exchanged between modes. The public is better served when congestion, pollution and the need to expand or replace our infrastructure can be avoided.

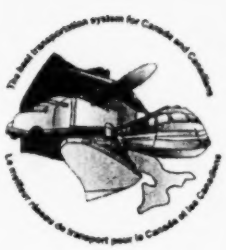


The vision of an integrated system is more appealing than ever before — but it also raises major challenges. And the events of September 11 have made the challenges even more complex as government seeks to balance security improvements with other issues, such as the efficient flow of traffic at the Canada–U.S. border. It is imperative we pay increased attention to our border crossings – at current rates, commercial vehicle traffic at the border doubles every eight years.

Canada is a highly urbanized country. We are driving more cars, over longer distances, and the supporting transportation infrastructure has had difficulty keeping pace. One of the key challenges facing the transportation sector will be to make public transit more attractive. By containing the growth of private vehicles on our streets, we would alleviate congestion and pollution, improve safety, and avoid or postpone the costs of road infrastructure repairs. We must better manage the existing infrastructure and transportation demand, integrate land use and transportation planning, and coordinate both public and private sector actions. The *2001 Speech from the Throne* highlighted the Government of Canada's commitment to cooperate with provincial and municipal partners to help improve public transit infrastructure.

Some of the specific challenges:

- Transportation users and providers continue to expand beyond Canada's borders; they are increasingly North American or global players.
- Some components of Canada's transportation network are congested while others are not being used to their full potential.
- Canada has become one of the most urbanized countries in the world, and the supporting infrastructure has had trouble keeping pace. Not surprisingly, urban congestion affects the competitiveness of Canada's major economic centres. Access to airports and ports, freight pick-up and delivery, just-in-time delivery schedules, and business activities are all compromised by congestion. This results not only in greater fuel consumption and additional emissions of air pollutants and greenhouse gases (GHG), but also reduces the effectiveness of the transportation system by constraining the movement of goods and passengers within and through major urban centres.
- The limited traffic base in rural and remote areas makes it difficult to sustain the costs of transportation infrastructure and services.
- Canadian transportation innovations need to be marketed domestically and internationally, by showcasing technological capabilities and encouraging pilot projects and the widespread application of lessons learned. We need to ensure that legislation supports the adoption of technologies that have the capacity to improve industry productivity.



- As the population ages, an increasing and significant proportion of Canadians with disabilities will demand transportation services that meet their needs.

To respond to these challenges, the department develops policies and strategies, and undertakes supporting research, for new initiatives, some of which may lead to new or amended legislation. The department continues to operate remote airport and port sites and those not yet divested. Where the department maintains ownership of land and infrastructure, it carries out landlord responsibilities and establishes appropriate monitoring and system oversight. There are a variety of programs that support the objectives of economic growth and social development.

### 2.3.2 The Canadian Environment

**Did you know?**

Driving at 100 km/h instead of 120 km/h saves 20 per cent in th amount of fuel you use. Lower fuel consumption means a reduction in atmospheric pollutants.

Canadians expect a safe and efficient transportation system, but they also want a clean environment. Balancing these economic and social demands with the need to protect the environment is at the heart of the concept of sustainable development, which is driving the transportation agenda on the environmental front.

We know transportation is essential to the country's economic and social fabric. But we also know that transportation has significant environmental consequences that impact on the quality of our air, water and land. These include GHG emissions, the increased used of non-renewable resources, air, water and noise pollution, and loss of agricultural land and wildlife habitat.

Transport Canada faces a number of challenges in protecting the physical environment and shaping the transportation agenda for years to come. Priority issues are climate change, clean air and water quality, all of which have an international dimension.

Some of the key challenges are highlighted below.

- Transportation is the largest single source of GHG emissions, contributing about one-quarter of Canada's total emissions. Approximately two-thirds of our transportation-related GHG emissions come from our cities. In the transportation sector, emissions are growing rapidly and, without further action, they could rise 32 per cent above 1990 levels by the year 2010, and 53 per cent above 1990 levels by 2020.
- Air emissions contribute to air pollution and smog, among other things, which can have serious environmental and human health impacts. Transportation accounts for approximately 52 per cent of all nitrogen oxides (NOx) emissions, 40 per cent of carbon monoxide (CO), 20 per cent of volatile organic compounds (VOCs), five per cent of

sulphur oxides (SOx), and five per cent of particulate matter — the major constituents of urban smog.

- Transportation trends point toward an increase in the number of cars on the road and a growth in both airline and commercial trucking industries. While fuel efficiency is improving, it is not keeping pace with annual increases in the use of transportation. Managing the impacts of this trend will require both behavioural changes and technological improvements.
- Transportation activities contribute to water pollution through the release of effluents and solid wastes. Spills and leaks of fuels, oils and hazardous waste by-products can contaminate both surface and ground waters.

To address these challenges, and to promote a sustainable transportation system, Transport Canada will continue to develop and implement policies and programs that address sustainable development and foster a safe, secure, efficient and environmentally sound transportation system for Canadians. As sustainable transportation is a shared responsibility, Transport Canada will work with other departments, other levels of government, industry, domestic and international partners, stakeholders and the general public to implement these initiatives.

For more information on transportation and the environment, visit our We site at: www.tc.gc.ca/programs/environment/menu.htm

### 2.3.3 The Strength and Safety of Canadian Communities / Health of Canadians

Strong and safe communities are an essential part of the fabric of our society. They are critical to providing Canadians with the security to build a better future for themselves and their families. This was made very clear in the aftermath of the terrorist attacks of September 11, 2001. Canadians are understandably concerned about their own security and that of the nation.

The terrorist attacks in the U.S. demonstrated how major security-related events can affect the flow of traffic in the air, on the ground and at sea. They revealed the extent to which transportation security is essential to the personal safety of Canadians and to the prosperity of our nation. These events have fundamentally changed how transportation security must be viewed and delivered for all modes. Safety improvements will require continued collective effort by industry, transportation workers, the general public and government.

Some of the challenges associated with transportation safety and security are highlighted below.

- In the wake of September 11, Transport Canada has adjusted its security standards to meet a new type of threat for all forms of domestic and international transportation and is continually working to further

improve standards should deficiencies be identified. The department is continuing to work with stakeholders to determine the requirements for new and strengthened standards, and is putting in place a framework for implementing the standards and establishing mechanisms for assessing their effectiveness.

- To protect the integrity of its safety programs, the department is finding ways of deploying resources to those activities that have the greatest safety benefits while continuing to meet both established standards and service expectations.
- The attrition rate of the department's safety and security inspectors and engineers due to an aging workforce and private sector competition is presenting the department with a challenge to recruit and retain new personnel to ensure the continued effective delivery of our regulatory program.
- Manufacturers are striving to produce lighter, quieter and more fuel-efficient transportation equipment (aircraft, locomotives, motor vehicles) to address environmental concerns. This calls for the development and use of advanced materials, structures and electronics. The challenge for Transport Canada's safety specialists is to keep pace with the rapidly changing knowledge and skill requirements of new technologies to be able to address the associated concerns.

Transport Canada's principal means of helping to provide Canadians with safe and secure transportation is through the development and implementation of policies, programs and regulations commensurate with the potential risk and threat level identified with each mode. This involves striving to influence the safety and security practices of its stakeholders and keeping them aligned with public expectations. Three principal activities — rulemaking, oversight, and outreach — are carried out in support of the safety and security objective. Through its rulemaking efforts, the department establishes and implements legislation, regulations, standards and policies. Its oversight activities include issuing licenses, certificates, registrations and permits, monitoring compliance through audits, inspections and surveillance, and taking appropriate enforcement action in instances of non-compliance. Outreach activities involve efforts to promote, educate and increase awareness of safety and security issues.

More information on what the Government of Canada is doing to help improve the safety of Canadians and the security of the Canadian transportation system can be found at: www.tc.gc.ca/majorissues/transportationsecurity/menu.htm. This site also has links to the Federal Budget 2001 Web site and other sites with information on the fight against terrorism.

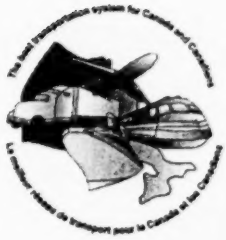
## 2.4 Transportation and the Events of September 11, 2001

Many sectors of the transportation industry were affected by the events of September 11, 2001 but inarguably it was the air mode that was hit the hardest. Within an hour of the day's events, Transport Canada had worked with NAV CANADA, the Department of National Defence, the U.S. Federal Aviation Administration (FAA), airport authorities, and air carriers across the country to close Canadian airspace to the possibility of

further terrorist acts. All passenger, mail and cargo flights were affected. In all, two hundred and twenty-four flights, carrying some 33,000 passengers, were diverted to Canada from the U.S. — more than half to eastern Canada.

As we prepared to reopen Canadian airspace, security at airports and other points across the country was heightened. A substantial number of enhanced security features were developed and implemented in Canada, before planes returned to the skies. These were developed in coordination with U.S. authorities (mainly the FAA), other government departments and agencies, and key stakeholders. And to further strengthen aviation security, the International Civil Aviation Organization (ICAO) will be endorsing an action plan sometime in 2002.

But the events of that day also had an impact on other transportation modes, including marine and surface travel. Trans-border trucking operations were severely affected because of delays at major Canada-U.S. borders. In addition, the public's concern over potential additional threats exacerbated the slowdown in international air travel, which was already showing signs of an economic slowdown.



Detailed information on what is being done to enhance transportation security over the long-term is included on page19 under *Enhancing the Security Regime*.

# 3.0 Departmental Performance

## 3.1 Measuring our Contribution to Strategic Objectives

The advancement of Transport Canada's strategic objectives depends on the performance of all four departmental business lines. Whether through the development of policies and legislation, or the delivery of programs and services, the work done within the business lines has an impact on each of our safety, economic and environmental objectives. Associated with each strategic objective are ultimate outcomes (key results) that we intend to measure over time as a means of providing evidence of our achievement of objectives. The ultimate outcomes can be mapped to one or more business lines, thereby providing the link between the business lines and the strategic objectives, and highlighting the business lines' work in terms of *primary* and *secondary* contribution to objectives.

| **Government Themes** | | |
|---|---|---|
| ***The strengh of Canadian communities*** | ***Economic opportunities and innovation in Canada*** | ***The Canadian environment*** |
| **Departmental Strategic Objectives** | | |
| ***Ensure high standards for a safe and secure transportation system*** | ***Contribute to Canada's economic growth and social development*** | ***Protect the physical environment*** |
| **Ultimate Outcomes** | | |
| • protection of life, health and property<br>• high confidence in the safety and security of our transportation system | An integrated and inter-modal transportation system that is:<br>• efficient, effective, viable, affordable, and accessible;<br>• responsive to users and to communities; and<br>• competitive and harmonized, both domestically and internationally | • environmentally sustainable transportation system for Canadians<br>• reduction of greenhouse gas emissions and pollution from the transportation sector<br>• prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities |
| **2001-2002 Net Resource Spending by Strategic Objective** [1] | | |
| $512 million | $646 million | $35 million |
| **Contributing Business Line – Primary (P) or Secondary (S)** | | |
| Safety and Security (P)<br>Programs and Divestiture (S) | Policy (P)<br>Programs and Divestiture (P)<br>Safety and Security (S) | Programs and Divestiture (P)<br>Safety and Security (S) |
| Departmental Administration contributes indirectly to all strategic objectives | | |

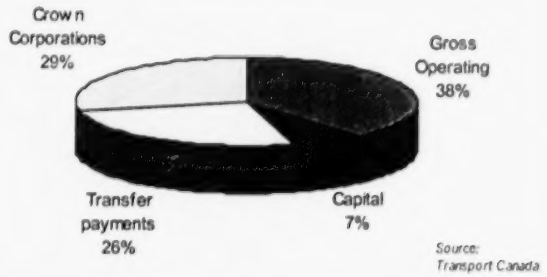
1. The linking of our 2001-2002 net resource spending to the strategic objectives is based on a reasonable approximation, to provide the reader with a sense of the magnitude of spending devoted to the achievement of outcomes. Note that Crown corporations have been included in the economic objective.

## 3.2 An Overview of Departmental Spending

Transport Canada's gross spending for fiscal year 2001-2002 totalled $1.5 billion. Figure 2 provides a breakdown of this spending by expenditure type and business line.

Gross operating costs represented the major portion (38 per cent) of total spending, with expenditures of $589 million. Of this amount, 58 per cent was spent on employee salaries and statutory benefits, while the balance was spent on other costs such as professional services related to informatics, training and education, and items such as travel, maintenance and utilities. While not reflected Figure 2, more than one-half of Transport Canada's operating costs were funded through the collection of respendable revenues.

**Figure 2 - Gross Spending by Expenditure Type**




More detailed revenue information is provided on page 57.

Approximately $440 million, or 29 per cent, of gross spending was directed to three Crown corporations — VIA Rail, Marine Atlantic, and Jacques Cartier and Champlain Bridges.

Crown corporations are described in the *2001-2002 Estimates Part I and II.*

A further $394 million, or 26 per cent, was spent on grants and contributions (transfer payments). Some of the more significant items included:

- $99 million to provide relief to Canadian air carriers and specialty air operators to help them deal with the direct losses resulting from the closure of Canada's airspace in the aftermath of September 11;
- $48 million for the Northumberland Strait Crossing subsidy payment;
- $43 million for the Airports Capital Assistance Program;
- $34 million for the Trans-Canada Highway in Newfoundland;
- $29 million for heightened security policing at airports, pre-boarding screening practices, and installation of explosive detection system equipment at Canadian airports;
- a $23 million grant to the Province of British Columbia for freight and passenger ferry services; and
- $22 million for the Port Divestiture Fund.

More detailed financial tables and information on business line spending are provided in Annex 1.

Transport Canada's capital project spending involved $111 million, only 7 per cent of total gross spending and involved various maintenance and environmental projects.

## 3.3 Performance Accomplishments by Strategic Objectives

### 3.3.1 Ensure high standards for a safe and secure transportation system

**Total Net Spending**

Planned: $384 M
Authorities: $529 M
Actuals: $512 M

**Ultimate Outcomes**

- Protection of life, health, and property.
- High confidence in the safety and security of our transportation system.

Canada achieved a good transportation safety record in 2001. Table 2 presents the most recent statistics on transportation accidents and fatalities by mode, compared to previous five-year averages. Compared to 2000, accidents were down in the aviation, rail and marine sectors. In fact, the number of accidents involving Canadian registered aircraft is the lowest in 25 years. The latest number for road casualty collisions (calendar year 2000) was up slightly from 1999 levels, while accidents involving the transport of dangerous goods have decreased over the past two years. It is encouraging that the number of aviation, marine, rail and transportation of dangerous goods (TDG) accidents in 2001 has declined below the previous five-year average.

**Table 2 - Transportation Accidents and fatalities by mode and Transport of dangerous Goods (TDG) for 2001, 2000 and five-year (1996-2000) average**

| | Aviation | Marine | Rail | Road | TDG |
|---|---|---|---|---|---|
| Accidents | | | | | |
| 2001 | 295 | 517 | 1,060 | 158,528 | 439 |
| 2000 | 321 | 525 | 1,064 | 153,720 | 475 |
| Five-year average | 349 | 587 | 1,138 | 156,698 | 458 |
| | | | | | |
| Fatalities | | | | | |
| 2001 | 61 | 33 | 99 | 2,917 | 0 |
| 2000 | 63 | 31 | 87 | 2,969 | 2 |
| Five-year average | 73 | 31 | 104 | 3,082 | 2 |

A fraction of the 2001 accidents data is based on estimates.

Road occurrence statistics relate to 2000 and 1999 years and 1995-1999 average, which are the most recent statistics available.

Road accidents are casualty collisions, which exclude collisions in which only property is damaged.

Marine figures refer to the sum total of shiping accidents and accidents aboard ship.

*Source: Transport Canada, based on Transportation Safety Board data; 2000 Canadian Motor Vehicle Traffic Collisions Statistics - TP3322; Transport Canada, Dangerous Goods Accident Information System*

The number of fatalities provides another indicator of transportation safety. Compared to 2000 levels, aviation fatalities were down slightly. In marine, there was a six per cent increase in fatalities, and in rail there was a 14 per cent increase, which was mainly due to a 24 per cent increase in crossing-related fatalities. The number of fatalities, however, remained below the five-year average in aviation, rail, road and the transport of dangerous goods.

It is important to note that accident and fatality numbers do not take into account the special circumstances of each mode, nor do they reflect the level of activity or exposure to risk. Modal comparisons of numbers need to be approached with caution. Accident rates attempt to account for the level of activity in each mode.

Table 3 is compares current accident rates to the previous five-year average, by mode. However, due to data limitations, this comparison can be made for aviation only, where a downward trend is evident. A five-year average is not available for the rail or road modes because, for the first time, the rail accident rate includes main-track and yard-switching miles as a measure of activity, and the motor vehicle accident rate has been based on vehicle-kilometres as a measure of activity.

**Table 3 - Transportation Accident Rates for 2001, 2000 and five-year (1996-2000) average**

| | Aviation[1] | Marine[2] | Rail[3] | Road[4] |
|---|---|---|---|---|
| Accidents | | | | |
| 2001 | 7.6 | 2.8 | 11.8 | N/A |
| 2000 | 7.5 | 3.1 | 11.8 | 5.1 |
| Five-year average | 8.8 | N/A | N/A | N/A |

Note: Preliminary estimates for 2001

1) Per 100,000 hours flown (Canadian registered aircraft only)

2) Per 1,000 commercial vessel trips (based on forecast traffic data for 2001)

3) Per million train-miles and yard switching miles

4) Per 10 million vehicle-kilometres, based on casualty collisions (only 2000 data available)

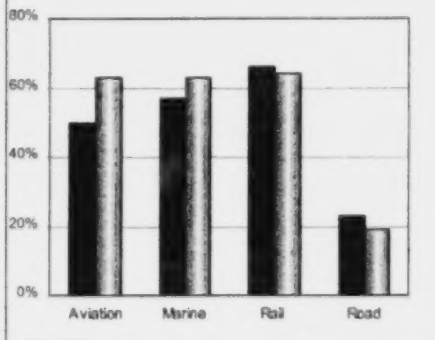
*Source: Transportation Safety Board; Statistics Canada; Transport Canada*

These aggregate measures of activity provide a reference point for interpreting the occurrence statistics, but each measure has its own inherent limitations. In rail, for example, accident rates had historically been overstated because the measure of activity captured only activity on main tracks and not activity occurring in yards, on spurs or sidings. More than half of all rail occurrences take place in other than main track locations. The rates in Table 3 reflect both the main track and non-main track components. For marine, measures of vessel movements are limited to commercial vessels of greater than 15 gross registered tonnage, excluding fishing vessels. Accident rates for aviation can also vary significantly when measured in relation to flying hours, aircraft movements or number of licences.

A March 2002 survey conducted for the department by EKOS Research gathered Canadians' perceptions of transportation safety trends using questions that have been asked for the past four years. Figure 3 confirms an established trend for marine, rail and road modes. That is, road transportation is seen as relatively less safe than other modes, with only 23 per cent considering it to be very safe in 2002; rail travel is perceived as very safe by 66 per cent of Canadians and marine by 57 per cent. For air transportation, the proportion of Canadians who perceive it to be very safe has dropped from its level pre-September 11 from 63 per cent to 50 per cent.

But Figure 4 shows that a much larger percentage of Canadians sees the safety of air travel as getting better than was the case prior to September 11, a difference not evident in the other modes. These findings confirm that September 11 created a heightened awareness on the part of Canadians about the risks associated with air travel. At the same time, the findings suggest public confidence in the actions to improve safety.

**Figure 3 - Safety of Transportation Modes**
Q: How would you rate the safety of each of the following modes of transportation? (Per cent "Very Safe")

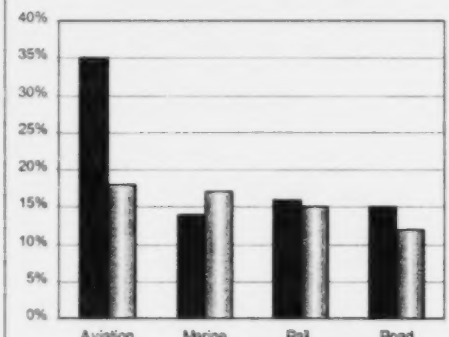



Source: "The Safety and Security of Air Travel", Ekos Research, March 2002

The March 2002 EKOS survey also asked about increased security measures at airports and onboard aircraft. It found that, while roughly three quarters of the Canadian public are concerned with security issues, they are not switching to other transportation modes. In addition, Canadians are well informed about the new measures and see them as justified, effective and likely permanent. They accept delays but have some privacy concerns about hand searching of luggage.

One of the key challenges in gauging public confidence in transportation is that safety and security are interrelated issues in the public mind, and previous public opinion surveys usually did not explicitly separate them. To improve the validity and

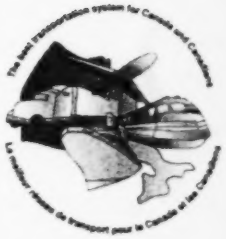
**Figure 4 - Safety of Transportation Compared to Past**
Q: Compared to three years ago, do you think that the safety of... in Canada is better? (Per cent "Better")




Source: "The Safety and Security of Air Travel", Ekos Research, March 2002

More information on the EKOS survey can be found in *The Safety and Security of Air Travel*, EKOS Research, March 2002.

reliability of public perception monitoring, the department is refining definitions and adjusting questions. It will also conduct more regular public opinion surveys as input to program design, communications and strategic decision-making.



### Enhancing the Security Regime

Transport Canada's response to the events of September 11, 2001 was swift and decisive. As already noted, Canadian airspace was closed immediately, and 224 aircraft from around the world, carrying more than 33,000 passengers, were diverted to Canadians airports. Close and effective coordination with industry, its associations, and foreign governments allowed diverted aircraft, as well as scheduled domestic and international flights, to quickly resume flying in a safe and secure manner. Within days, aviation services were restored with upgraded security, such as obligatory photo identification, enhanced carry-on baggage searches and prohibition of certain objects. Cockpit doors on all Canadian airline passenger flights were locked for the full duration of the flight, and aircraft protective officers were placed on flights to Reagan National Airport when Air Canada was allowed to resume service to Washington, D.C. The aircraft protective officers program has now been expanded to selected domestic and international flights.

Following the immediate response, Transport Canada established, in October 2001, the Aviation Security Advisory Committee to continue consulting with stakeholders on aviation security in light of the evolving security environment. In addition, further initiatives totalling $2.2 billion to enhance aviation security were announced as part of the December 2001 federal budget. Some of the initiatives undertaken are listed below.

Look for information on legislative initiatives at: www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2002/02_gc001e.htm

www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2001/01_h160e.htm

www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2002/02_h040e.htm

Legislative initiatives. Transport Canada also laid the groundwork for enhancing the security of Canada's transportation system over the long term. Legislative initiatives include the introduction of the Public Safety Act, to prevent terrorist attacks, respond quickly to significant threats, and clarify and update aviation security authorities. Amendments to the *Aeronautics Act* allow passenger and crew information to be sent directly from an air carrier to a foreign state for security purposes. New regulations mandate internal locking devices for flight compartment doors and new intrusion resistance requirements. The department also contributed to the *Anti-Terrorism Act*, which amends the *Criminal Code* and other acts to combat terrorism.

Monitoring and enforcement. Transport Canada has increased its capacity to monitor compliance and enforce regulations and standards. It has allocated $3 million for additional security inspectors to increase the inspection, monitoring and testing of the air transport security system and to

oversee new and enhanced security requirements nationally. It has also worked with the U.S. government to develop testing processes and tools for security screening equipment.

CANADIAN AIR TRANSPORT SECURITY AUTHORITY. A key player in the provision of air security services, the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) was established on April 1, 2002. This not-for-profit Crown corporation is accountable to the Minister of Transport for meeting or exceeding the standards set by federal regulations. It is responsible for pre-board screening of passengers and their belongings, certification of screening officers, purchase and operation of security screening equipment including explosives detection systems, funding for airport policing related to civil aviation security and for an expanded program of aircraft protective officers onboard aircraft.

Look for information on CATSA at: www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat 2002/ 02_h035e.htm

ADVANCED SECURITY TECHNOLOGIES. The department is actively pursuing the use of advanced technologies as a key tool in enhancing aviation security. The Government of Canada will be contributing over $1 billion over the next five years for the purchase, deployment and maintenance of new explosives detection systems (EDS) at Canadian airports and that at least $220 million will be spent in 2002-2003. It is expected that this equipment will be deployed at airports covering 99 per cent of the total air passenger traffic in Canada. In October 2001, an initial investment of $55.7 million was approved for the purchase, training, and installation of EDS. The systems have been successfully installed at airports, and are used both for passenger screening and some checked baggage. The department has also accelerated the implementation of the Transport Canada Automated Fingerprint Identification System, which is aimed at streamlining the process for obtaining the security clearances needed to access restricted areas at airports. The department continues to assess the security benefits of other advanced technologies, such as biometrics.

INTELLIGENCE CAPACITY. The timely assessment of intelligence information is critical. Transport Canada has increased its capacity to identify potential threats and the means to address them through a strengthened intelligence network with other departments, additional analysts, and more advanced communications and related technologies.

TRAINING AND AWARENESS. A number of training programs and awareness campaigns have been implemented. For example, the Pre-Board Screening Awareness Program for airline passenger service agents provides an overview of the changes in security measures since September 11, and is expected to reach approximately 7,500 agents working at airports across Canada. Over one million copies of the pamphlet *Do You Really Need to Take it With You?*, developed in cooperation with industry and the Canadian Aviation Security Awareness Advisory Committee, were distributed to

airlines and travel agencies. The *Fly Smart, Fly Secure* campaign reached the public through posters, brochures and radio spots and aviation security announcements were featured on the Weather Network and Meteomedia.

SECURITY IN OTHER MODES. Transport Canada has also undertaken security initiatives in other transportation modes. In addition to the Aviation Security Advisory Committee, other interdepartmental working groups were also formed to address emerging security issues. The Interdepartmental Marine Security Working Group is reviewing all aspects of marine and port security, and the National Road Security Team which includes the Canadian Trucking Alliance and provinces, is addressing road and infrastructure security. These are further described below.

The department conducted over 500 site visits to Canadian shippers of those materials that would be very hazardous if released. This initiative was well received because of the timing and content of the message, and shippers' level of awareness of the issues around the security of transporting dangerous goods was increased. The department continues to share its dangerous goods expertise with other levels of government, fire departments and enforcement agencies, particularly in relation to emergency response and preparedness.

Surface transportation at border crossings was subject to heightened security precautions. Vehicles crossing the Canada-U.S. border were subject to full inspection by U.S. officials immediately after September 11. The National Road Security Team, organized to address security issues related to infrastructure, drivers and vehicles, liaised with bridge and tunnel operators, coordinated federal involvement related to border delays, reviewed with its U.S. counterparts security issues and the development of a strategy for strengthening driver's licence security identification. In December 2001, Canada and the U.S. signed the *Smart Border Declaration*, to serve as a framework for dispositions to secure flow of people, goods and infrastructure and exchange enforcement information.

Port authorities have increased security precautions, instituting security patrols and surveillance, better lighting and fencing, cargo-screening equipment, access cards for port workers and improved cooperation with local police and U.S. authorities. Through the Interdepartmental Marine Security Working Group, Canada and the U.S. have collaborated on updated security screening procedures for ships entering the St. Lawrence Seaway and Great Lakes system. Also, boarding protocols have been refined to improve response to any threats before ships arrive at ports. For instance, arrival notification for vessels entering Canadian waters has been increased from 24 to 96 hours, and security arrangements for the cruise ship industry have been enhanced. This includes increased police presence at some ports during the cruise season, screening of all embarking cruise ship passengers

at Canadian ports and their carry-on baggage and random screening of checked bags.

**EMPHASIZING SAFETY PROGRAM DELIVERY**

RISK MANAGEMENT. There has been a general increase in the awareness and acceptance of a systematic and integrated approach to risk management throughout the department's safety and security programs. In marine safety, the four pilotage authorities have approved a risk-based methodology for decision-making. In civil aviation safety, data gathered from oversight and enforcement activities has been used to identify risk targets. In rail safety, a policy on risk management and performance measurement tools is enhancing program planning and delivery. Overall, the department continues to invest in the collection, sharing and quality of safety data to improve safety oversight and compliance strategies.

AIR RAGE. The events of September 11 delayed introduction of regulations to respond to air rage incidents. However, an air rage awareness initiative launched among key stakeholders has led to a more positive response by the legal system as societal expectations have been better defined and understood. In addition, a booklet entitled *Unruly Passengers: The Police Response, an information guide for airline staff in Canada* has been distributed to air operators and airline employees, helping them deal with air rage incidents more effectively.

Look for more information on air rage at: www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2001/01_h060e.htm

RAILWAYS. In May 2001, the railway industry was ordered to revise the Canadian Rail Operating Rules to improve safety in handling switches in territory where there is no train signal system. Approved in December 2001, a new rule covers speed reductions on approaches to signals, communication procedures for confirming the position of a switch and procedures for handling main track switches — producing an immediate 50 per cent reduction in incidents involving switches. In addition, the department is helping industry to improve safety by identifying low-cost alternatives to switch signalization and proposing test locations. It is also working with the Railway Association of Canada on a jointly funded contract to identify: the human factors that contribute to switches being improperly lined; examine control systems in Canada; and develop a formal protocol for railways to self-diagnose and correct flaws.

Look for more information on measures to enhance rail safety at: www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2001/01_h150e.htm

PORT STATE CONTROL. Under its Port State Control Program, Transport Canada inspected 1,197 vessels in 2001 — the highest number of inspections ever — covering approximately 30 per cent of the vessels calling at Canadian ports. The program protects Canadian lives, property and the marine environment from substandard shipping by inspecting foreign vessels to ensure compliance with major international maritime

conventions. Table 4 shows that 63 per cent of detained vessels (58 of 92) were bulk carriers, a trend that has been fairly constant.

Improved targeting and special inspection programs for bulk carriers and tankers have contributed to an improvement in the safety of foreign ships entering Canadian ports. The percentage of ships with deficiencies has decreased very slightly, from 54 per cent in 2000 to 53 per cent in 2001, although only eight per cent of those vessels were detained in 2001, compared to 10 per cent in 2000.

| Table 4 -Ships Detained By Type | |
|---|---|
| Bulk Carrier | 63% |
| General Dry Cargo Ship | 10% |
| Tankship non-specified | 8% |
| Chemical Tankship | 7% |
| Containership | 4% |
| Oil Tankship | 4% |
| Other | 4% |

*Source: Marine Safety Port State Control 2001 Annual Report*

Look for more information on the Por State Control program at: www.tc.gc.ca/MarineSafety/TP/TP13595/Annual-Report-2001.htm

Of the total defects found during port state control inspections in 2001, the highest proportion (18.3 per cent) was on "fire fighting appliances". "Safety in general", which includes structural deficiencies and corrosion of the ship's structure, accounted for the second highest proportion (15.7 per cent), and "lifesaving appliances" and "navigation equipment" had the third and fourth highest (12.6 per cent and 11.5 per cent, respectively). These four categories of deficiencies represent failure in the maintenance of essential equipment and structures required for the safety of any voyage. Their continued placement at the top of the list of trouble spots remains a challenge to the department.

SMALL PASSENGER VESSELS. In response to the recommendations of the Transportation Safety Board following the sinking of the *True North II* in Tobermory, Ontario in June 2000, Transport Canada has taken several actions to enhance the safety of small passenger vessels in Canada. It has initiated a review of regulations and standards for small passenger vessels to address issues such as watertight integrity, weather tightness and down flooding. Amendments have been made to the Small Vessel Regulations and the Life Saving Equipment Regulations to require that passengers receive safety briefings before departure from any location in Canada. In addition, all vessels under 25 metres in length must arrange for life rafts, if carried, to float free in the event of a vessel sinking.

Look for more information on small commercial vessels at: www.tc.gc.ca/MarineSafety/CES/Small-Commercial-Vessels/menu.htm

Transport Canada has implemented a training program for small passenger vessel inspections and seeks to instil a stronger safety culture within Canada's marine community. It has also improved the quality of inspections so that deficiencies and shortcomings are promptly identified, reported and corrected.

## MODERNIZING REGULATORY FRAMEWORKS

TRANSPORTATION APPEAL TRIBUNAL. The *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*, which received Royal Assent in December 2001, is a significant step in modernizing Canada's transportation regulatory regime. The new tribunal will replace the Civil Aviation Tribunal as a multi-modal recourse mechanism for individuals and organizations in the maritime, rail and civil aviation sectors that wish to dispute Transport Canada's administrative enforcement actions. The act is expected to come into force by June 2003.

HIGHWAY/RAILWAY CROSSINGS. Although rail-related incident rates and crossing fatalities are considerably lower than they were 10 years ago, improving safety at highway/railway crossings and along the railway right-of-way remain top priorities for Transport Canada and Canada's railways. Trespassing and crossings account for 95 per cent of all rail-related fatalities and continue to pose safety risks to both railways and road users. Transport Canada is finalizing new regulations to establish more modern safety standards, providing clear direction and consistency in the construction and maintenance of crossings and rail line access control. They will lead to better identification of locations with safety deficiencies and clarify the practices for upgrading them. Due to the complexity of the issues and the diversity of stakeholders, publication of the regulations in the *Canada Gazette, Part I* has been delayed to December 2002.

RAIL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM. Under the Railway Safety Management System (RSMS) Regulations, effective March 31, 2001, all federally regulated railway companies are required to implement and maintain an RSMS with mandatory components. Railways are encouraged to integrate safety into day-to-day operations, address the systemic causes of accidents and losses, and foster greater safety self-compliance and internal responsibility within the community. At the same time, the regulations are consistent with the operating environment and management style of the railway companies. Prior to introducing the regulation, the department worked with stakeholders to develop appropriate guidance material, which was made widely available, supplemented by a variety of other sessions and materials.

During 2001-2002, the first year of the program, all required railway companies submitted initial RSMS information and have responded well to the department's requests for corrective action. All companies are required to undergo an RSMS audit every three years. With a focus on assessing RSMS documentation, six companies have already been audited. While the companies have generally demonstrated compliance, there are some challenges. For example, safety performance reporting is inconsistent as railway corporate offices and front-line functions often do not interpret

Look for more information on SMS at: www.tc.gc.ca railway/ SMS_Regulations.htm

RSMS requirements in a uniform manner. Transport Canada is committed to education and awareness building, along with the audits, to ensure compliance with requirements.

It should be noted that formal approaches to developing strong safety corporate cultures, such as the safety management system, are increasingly being adopted in the marine and aviation industries. Further information about initiatives for civil aviation is presented in the section, Strengthening Stakeholder Engagement and Relationships, below.

MARINE LEGISLATION. The *Canada Shipping Act, 2001* received Royal Assent on November 1, 2001. This regulatory reform modernizes shipping and navigation for the entire marine community, to promote safer, more efficient and more environmentally sound operations. Transport Canada has commenced consultations with industry, stakeholders and other government departments to increase awareness and understanding of the act. The first round of consultation, focusing on small vessel regulatory reform, took place in six cities across Canada. Amendments were also made to the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* to keep Canadian legislation for ocean shipping lines harmonized with that of its major trading partners.

Look for more information on the modernization of the *Canada Shipping Act,2001* at: www.tc.gc.ca/releases/nat/01_h033e.htm

MOTOR VEHICLES. The department has been examining ways to improve the *Motor Vehicle Safety Act*. Field experience from enforcement activities, test results, audit inspections and court decisions have shown that, although less than a decade old, the act is proving to have challenges in areas such as methods of enforcement and importation by individuals. Jurisprudence over the past decade has also shown a need for clarification in some areas.

TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS. The Transportation of Dangerous Goods Regulations, made under the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*, are designed to promote public safety. They set out requirements for testing, classification, labelling, containment, training, emergency response planning and documentation for dangerous goods. The clear language version of the regulations was published in the *Canada Gazette, Part II* on August 15, 2001,and takes effect on August 15, 2002. This version clarifies, simplifies and modernizes regulations originally enacted in 1985, streamlining the process for shipments involving several different modes of transport.

Look for more information on TDG regulations at: www.tc.gc.ca/tdg/regulations.htm

**STRENGTHENING STAKEHOLDER ENGAGEMENT AND RELATIONSHIPS**

The introduction of safety management systems (SMS) into aviation companies has been a key departmental priority since 1999. This initiative is helping aviation companies develop their own strong safety culture through a formal framework for integrating safety into day-to-day operations. SMS standards for large air operators and their associated

maintenance organizations have been finalized and will soon become part of the Canadian Aviation Regulations. In an encouraging outcome, several operators and maintenance organizations are voluntarily implementing the intent of the new regulations and standards in anticipation of their publication.

In November 2001, Transport Canada launched a major education initiative on SMS concepts and principles, which has heightened safety awareness and emphasized our shared commitment to safety with the air industry. The department is also working with industry SMS champions, identified by the Air Transport Association of Canada and other members of the aviation community, to further SMS objectives, deliver consistent messages and make good use of available resources. The champions are promoting industry adoption of SMS and assisting at workshops.

SMS has been a central theme over the past two years at the Canadian Aviation Safety Seminar, a national event hosted each year by Transport Canada. This seminar continues to build and enhance partnerships with the aviation community at home and abroad to further aviation safety. Results of a post-seminar survey of participants were very positive and demand for the seminar continues to be high.

RAIL SAFETY — DIRECTION 2006. Direction 2006 is a special effort by all levels of government, railway companies, public safety organizations, police, unions and community groups to reduce by the year 2006 grade crossing collisions and trespassing incidents by 50 per cent from 1996 levels. The initiative has successfully achieved 48 per cent of crossing targets and 76 per cent of trespassing targets. Not only has the number of partnering organizations increased from 20 to almost 40, every dollar contributed by the department generated approximately $20 of in-kind contributions from all program partners in 2001. This success is reflected in the production and distribution of over 40 new rail safety initiatives since the program's inception. These and other initiatives — such as the department's contributions for grade crossing improvements and Operation Lifesaver, a public education program funded equally by Transport Canada and the Railway Association of Canada — have helped reduce crossing collisions by 60 per cent since 1981. And this statistic does not factor in the increases in vehicle traffic, new drivers or train traffic.

Look for more information on Direction 2006 at: www.direction 2006.com

According to Transportation Safety Board of Canada figures, there was an increase in rail occurrences during 2001 although, since the beginning of 2002, the trend has again been downward. There were 279 crossing collisions in 2001, up from 264 in 2000 but below the five-year average of 298. Trespasser incidents totalled 79 in 2001, equal to 2000's figure but lower than the five-year average (1996-2000) of 95. In 2001, rail crossing collisions and trespassing on rail property resulted in 99 fatalities. This

14 per cent increase compared to 2000 is due mainly to a 24 per cent increase in crossing-related fatalities. Serious injuries as a result of crossing collisions and trespasser incidents increased to 69 in 2001 from 56 in 2000. The majority of such collisions occur at crossings equipped with warning devices and three quarters take place in broad daylight with good visibility. In about a third of collisions, it is the vehicle that strikes the side of the train. Many side-on collisions occur at night when motor vehicles are moving faster than their lights can illuminate the road.

A nation-wide Ipsos-Reid Internet poll conducted in March 2001 among 1,043 young Canadians aged 12-18 measured the effectiveness of a public service announcement created for television. Eighty-four per cent of the respondents found the announcement "effective" in discouraging people from walking on railway tracks, of which 40 per cent found it "very effective". Survey results are accurate to within three per cent, plus or minus, 19 times out of 20, of what they would have been had the entire population of young Canadians who access the Internet been surveyed. The margin of error would be larger for sub-samples of the survey population. The data was statistically weighted to ensure that the age, gender, and regional composition of the sample population reflected that of the actual Canadian online youth population. Findings also revealed that the level of awareness among young Canadians on safe rail crossing practices was limited and that the survey had helped to improve their perception of risk.

On the enforcement front, many police forces have been lending their active support through special programs that involve officers riding trains and monitoring level crossings. For example, arrangements were made with 15 police departments with jurisdictions between Toronto and London, Ontario. Local enforcement agencies have also supported Direction 2006 by carrying the safety message to more than 1.4 million Canadians each year through visits to schools, service groups and malls as part of Operation Lifesaver.

Members of the Montreal Alouettes football team joined hundreds of volunteers to kick off a national media campaign with Direction 2006, to promote safety along Canada's railway tracks. Radio and television announcements directed at youth and adult drivers had a strong secondary audience of potential trespassers. In addition, there was a nation-wide campaign of high impact billboards and transit shelter posters co-sponsored by Viacom Outdoors and other campaign partners. The program's co-operative nature and emphasis on increasing public awareness are key to its success in strengthening partnerships and promoting acceptance of safe practices among target audiences.

FISHING VESSEL SAFETY. In response to the needs and requests of the marine community to address fishing vessel safety, Transport Canada established

Look for mor information on CMAC at: www.tc.gc.ca/CMAC/cmacmain.htm

Look for more information on Road Safety – Vision 2010 at: www.tc.gc.ca/roadsafety/vision/2010/en/menu.htm

the Standing Committee on Fishing Vessel Safety for the Canadian Marine Advisory Council (CMAC) in spring 2001. The Committee, co-chaired by Transport Canada and a member of the Canadian fishing vessel industry, is strongly supported by the marine industry. It is a forum to consult on issues important to industry safety such as design, construction, operation, compliance, crewing, certification and training. It reviews operational matters and makes recommendations to CMAC on policy issues and regulatory initiatives. Issues discussed by the Committee have included the report and recommendations of the Transportation Safety Board on the sinking of the *Brier Mist*, a certification issues paper and results of a survey of fishing vessels.

ROAD SAFETY — VISION 2010. Vision 2010 improves communication, cooperation and collaboration among road safety agencies, to help make Canada's roads the safest in the world. Transport Canada's interventions to improve road safety, combined with those of other public and private sector stakeholders, have moved the country closer to that goal. Since 1996, the number of road fatalities has decreased by six per cent and the number of seriously injured by 15 per cent, despite steady increases in the road user population. In addition, there has been a 20 per cent decrease from the 1990-1995 baseline in the proportion of fatally injured drivers who have been drinking.

Under Vision 2010, Transport Canada and other government agencies partnered with police forces on a pilot project to help police better target their resources at the high-risk behaviours of road users. Its recent adoption into the business plans of the RCMP and provincial and regional police forces is a significant achievement. By more closely aligning intervention efforts with the major target areas in Vision 2010, police services will use their resources more efficiently and increase the effectiveness of enforcement.

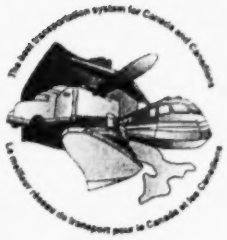
In keeping with the initiative's objective to build public awareness, the department is taking the lead or partnering with key stakeholders on initiatives such as the National Occupant Restraint Program 2010, the Strategy to Reduce Impaired Driving 2010, Operation Impact, and campaigns promoting proper use of child restraints and school bus safety.

The road engineering community has had positive results from manuals setting out national guidelines such as uniform protocols for road safety audits. Truck and bus stakeholders, together with federal and provincial governments, have developed a national safety rating system that will improve safety monitoring and enforcement for commercial carriers. Data from the department's national vehicle use survey has enabled road safety researchers to better quantify problem areas. For example, the identification of young drivers as a high-risk group is confirmed by the finding that those

aged 16 to19 are considerably more likely to be killed (per kilometre of travel) than the rest of the driving population.

REGULATORY CONSULTATION. According to a recent internal evaluation study, most external stakeholders of the department's Transport Dangerous Goods (TDG) Directorate believe that it consults effectively through the Federal Provincial/Territorial TDG Task Force and the TDG General Policy Advisory Council, supplemented by the Clear Language Internet Discussion site and direct mailings. Key success factors include the directorate's regular and systematic approach to consultation, the depth and breadth of expertise that it brings together, the positive relationships built through face-to-face meetings, and the high-quality decisions that result from the entire process. To keep stakeholders successfully engaged, the directorate could improve the timeliness of consultation and decision-making processes for international meetings, and overall feedback provided to stakeholders.

REGULATORY INSPECTION COMMUNITY. Transport Canada is one of the largest federal regulatory departments. It has been leading an inter-departmental initiative to find solutions to the challenges that affect the entire regulatory community, including recruitment and retention issues, knowledge management, sharing of best practices among regulatory and inspection professionals, and improved coordination of roles and responsibilities among government departments and agencies. Concrete multi-departmental initiatives have included a conference of inspectors and managers, which attracted over 60 people, and regular courses on technical leadership. The community also initiated a groundbreaking knowledge transfer initiative that was adopted by Transport Canada and is shared as a best practice with our partners.



Look for more information on Regulatory consultation in the *Evaluation of Safety and Security Group Consultation Mechanisms: Report on Key Findings and Recommendations*, Program Evaluation, Transport Canada, 2002.

Look for more information on regulatory inspection community at: www.leadership.gc.ca/static/ri_community/secretariat_e.shtml

### 3.3.2 Contribute to Canada's economic growth and social development

**Ultimate Outcomes**

A transportation system that is:

- efficient, effective, viable, affordable and accessible;
- responsive to users and communities; and
- competitive and harmonized, both domestically and internationally.

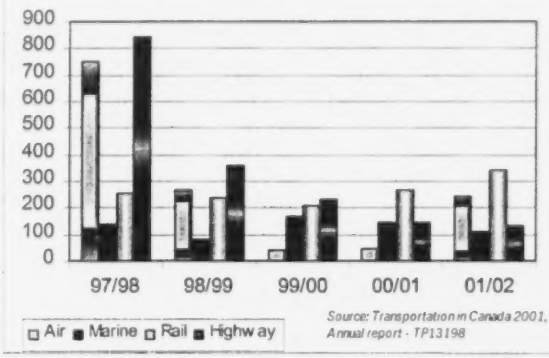
**Total Net Spending**

| | |
|---|---|
| Planned: | $528 M |
| Authorities: | $724 M |
| Actuals: | $647 M |

Federal transportation policy seeks to foster viable and efficient transportation services based on competition, commercial discipline and market forces, wherever possible. Economic deregulation is central to this policy and, overall, has resulted in benefits for Canadians. Productivity has improved and costs to users have gone down. During the 1990s, productivity of the transport sector grew at a rate of 2.9 per cent annually, largely outperforming the rest of the Canadian economy. Yet, from 1981 to 1999, transport prices fell by 27 per cent in real terms, and carriers improved their returns by about $1 billion.

Commercialization of transportation infrastructure is an element of federal transportation policy that has been largely completed. In general, costs to taxpayers have decreased. New commercial entities, such as airports and ports operated by not-for-profit corporations, have demonstrated that they can attract fairly substantial investments. Transport Canada is putting increased emphasis on building relationships with these entities, focussing on issues such as preservation and improvement of the public asset and continued protection of the public interest.

**Figure 5: Direct Federal Subsidies, Grants and Contributions by mode, 1997/98 to 2001/02**
(millions of dollars)




Source: Transportation in Canada 2001, Annual report - TP13198

Another trend is the overall reduction in federal subsidies, grants and contributions to transportation since the mid-1990s. However, as Figure 5 shows, funding to the air mode increased in 2001-2002, largely due to a contribution to cover the extraordinary costs associated with September 11, and total rail funding

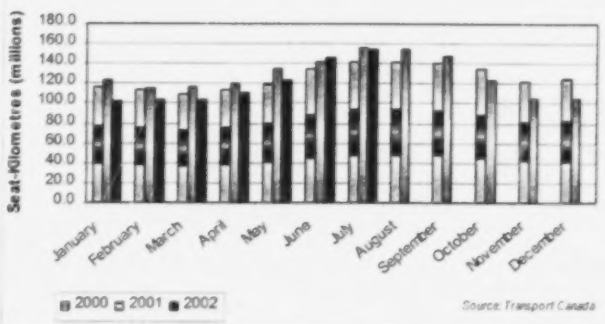
increased over the past two years because of government's significant capital investment in passenger rail.

## PROMOTING ECONOMIC GROWTH AND TRADE

AIR INDUSTRY IN THE WAKE OF SEPTEMBER 11. This has been an unprecedented year in air transportation, but industry and markets have adapted well. The events of September 11 compounded the effects of the economic downtown, causing an 18 per cent decrease in domestic demand in September 2001 compared with September 2000. In response to this exceptional situation, the department stepped in to compensate Canadian air carriers and specialty air operators for losses resulting from the closure of Canada's airspace during the period September 11-16. By allocating $99 million to 361 claimants, it helped to stabilize the air transportation industry and support its continued viability.

Figure 6 sets out the daily scheduled seat-kilometers, by month, for the domestic air sector in 2000, 2001and 2002. It shows the significant impact of September 11 on domestic traffic. However, the figure also shows that since March 2002 there has been a steady recovery to previous seasonal levels.

**Figure 6: Daily Scheduled Seat-Kilometres Domestic Sector**




Also, in the wake of September 11, international insurers no longer offered the levels of war risk liability coverage previously available. Without this coverage, many key aviation services would have been unable to continue operations. Initially, government provided indemnification for Canadian air carriers, airports, NAV CANADA and other essential service providers at airports for a period of 90 days. It later extended and expanded indemnification to include new air service operators. The Government of Canada continues to work with international insurers and ICAO to reach a more stable, longer-term solution.

Despite difficult market conditions for air transportation, airline restructuring continues and Canadians can now look forward to better choices. In the eight months following the demise of Canada 3000, lost capacity was taken up by other airlines. Not only are the smaller companies demonstrating their confidence to compete in the domestic arena, but

domestic and international markets are also showing recovery after the events of last fall. Air Canada continues to dominate the domestic market, but smaller companies such as Westjet, Air Transat, Skyservice, Canjet and Jetsgo have expanded their activity. For example, Westjet added Comox, Fort McMurray, Sault Ste. Marie, Sudbury and Thompson to its network during 2001, as well as several new routes from Western Canada to Hamilton and Ottawa. Regional carriers also entered and left markets. As an example of new services, Bearskin Airlines began a seven-times daily scheduled air service between Toronto's Buttonville Airport and Ottawa. It also introduced scheduled air service between Winnipeg and Dryden in October 2001, immediately following Calm Air's termination of service in that market. In Western Canada, Hawkair expanded its service to Prince Rupert and Smithers.

In international air transportation, Canadian operators have struggled, but they have been slowly returning to normal traffic levels. According to Air Canada, the U.S. is its largest growth market and the Canada-U.S. Air Agreement continues to be important in fostering economic growth for Canadian air operators and other enterprises in the business and tourism sectors.

A RENEWED EMPHASIS ON BORDERS AND HIGHWAYS. Transport Canada's role in highway and border infrastructure improvements includes the provision of federal contributions and collaboration with partners in the public and private sector. Projects consist of physical infrastructure such as asphalt and concrete, or "smart infrastructure" such as the deployment of intelligent transportation systems.

Highways and borders are vitally important to the Canadian economy

- Canada's road network spans more than 1.4 million kilometres and is used by over 23 million vehicles.
- Trucking predominates in Canada-U.S. trade, carrying over 65 per cent of total trade valued at $1 billion per day.
- There are over 100 land border crossings, however six crossings accommodate 70 per cent of truck traffic.

A high priority since September 11 has been the collaboration with other federal departments, provinces, U.S. federal and state governments, and the private sector concerning border security and efficiency. The U.S. is Canada's largest trading partner and the Canada-U.S. Smart Border Declaration of December 2001 reinforces the importance of a smooth flow of commercial traffic at land borders.

Improvements at the Fort Francis, Ontario border crossing were completed last year. The recently developed Strategic Highway Infrastructure Program (SHIP) is providing the federal contribution to a cost-shared study being carried out in collaboration with the U.S. Federal Highway Administration, Michigan Department of Transportation, and the Ontario Ministry of Transportation. The study is identifying short and long-term alternatives to increase the capacity for moving people, goods and services between southeast Michigan and southwest Ontario. Work began with the Federal Bridge Corporation Limited, a Crown corporation, on studies to assess the crossings at Cornwall (Seaway International Bridge) and Gananoque (Thousand Islands Bridge). Projects are also being developed in the lower

mainland of British Columbia and along the trade corridor from Montreal to the Lacolle, Quebec/Champlain, New York border crossing. They are cost-shared with the provinces and include upgrades to the road network to provide additional capacity or improve safety, and the deployment of intelligent transportation systems.

Additional border funding is now available from the five-year, $600 million border infrastructure program announced in the 2001 Budget. Transport Canada is providing input on projects involving improved highway access to border crossings, processing centres for commercial vehicles to speed up border clearance times, and soft infrastructure such as intelligent transportation systems.

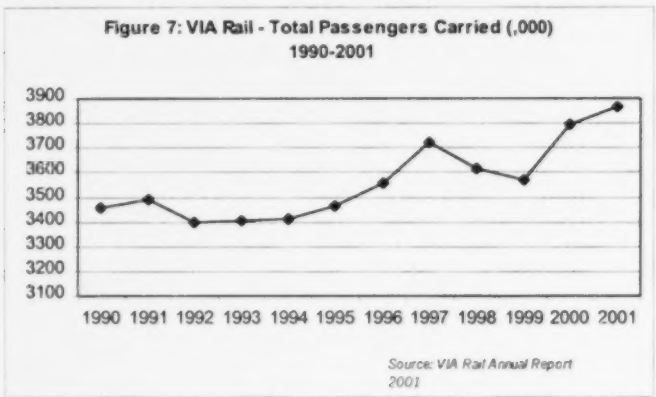
Transport Canada is also partnering with public and private sector stakeholders to improve Canadian highways. Under the SHIP, $500 million is being allocated over five years for major capital improvements on the east-west and north-south trade routes of Canada's National Highway System to meet safety and efficiency objectives. Agreements worth $117 million in federal funds were signed with the provinces of British Columbia, Alberta, Saskatchewan, Manitoba and Nova Scotia; negotiations with the remaining provinces and territories are ongoing. Some projects have begun and opportunities to leverage private capital construction investment or public-private partnerships are being discussed. Transport Canada is also funding, through the Federal Bridge Corporation Limited, a $115 million re-decking of the Jacques-Cartier Bridge in Montreal.

It is too soon to report the outcomes of the department's border and highway-related activities because most projects are still in the planning stage or are only now getting underway. However, the department is well placed to measure outcomes in future years since contribution agreements include the requirement for performance data. Results monitoring provides assurance that federal funding was used for the intended purposes and identifies the extent to which funds were leveraged from other sources. In the longer term, it measures the impact of projects on security, safety, efficiency, sustainability and community satisfaction.

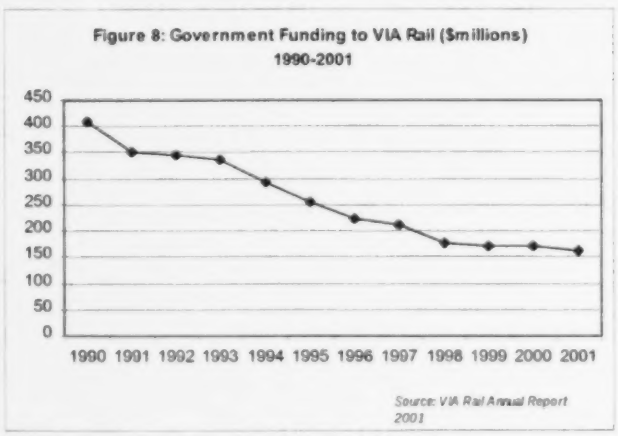
REVITALIZATION OF PASSENGER RAIL. In April 2000, the Government of Canada increased capital funding ($401.9 million over five years) to VIA Rail, Canada's national passenger rail service, so that the corporation could renew its fleet of locomotives and passenger cars, modernize the rail infrastructure, refurbish stations and install waste management systems on the existing fleet. The funding is also expected to stimulate demand through increased frequencies and faster trains, which will ultimately help VIA reduce its dependence on government funding for its operations. Despite some challenges, VIA is making good use of the increased funding.

As shown in Figure 7, VIA Rail carried more passengers in 2001 than in any previous year, and reduced its requirement for government operating funding by $7 million. Figure 8 illustrates that, since 1990, VIA Rail has consistently relied less on government funding for its operations.

Track and signalling improvements between Ottawa and Montreal will be completed by mid-September 2002, and will enable VIA to provide a much faster service between Ottawa and Montreal. In addition, VIA has upgraded passenger stations and facilities in Moncton, Kingston, Oshawa, Kitchener, Brantford and Jasper, and built a new station in London.




To help relieve urban congestion in central Canada, VIA has added new outer urban services to Oshawa, Kitchener and Aldershot. In the Greater Toronto area, VIA reached an interline ticketing agreement with GO Transit allowing VIA and GO to now carry each other's passengers between shared stations, relieving pressure on the Toronto commuter system and providing passengers with more options.




Twenty-one new high-speed locomotives entered service in November and December 2001. VIA has also acquired 139 new *Renaissance* railcars, which are being modified to improve their accessibility and safety, thereby expanding the fleet by one-third. This equipment is not fully in service. It awaits resolution of an application concerning railcar accessibility filed with the Canadian Transportation Agency by the Council of Canadian with Disabilities.

GRAIN TRANSPORTATION AND HANDLING. In response to commitments made in 2000, the Government of Canada hired Quorum Corporation of Edmonton, Alberta as independent monitor to report on the performance of the grain handling and transportation system. This initiative marks the first time such a comprehensive database has been assembled for analysis. It includes input from railways, grain companies, the Canadian Wheat Board, the Canadian Grain Commission, and the Canadian Ports Clearance Association. While it has proved to be a complex and time-consuming exercise, it is helping stakeholders track the performance of the system and providing vital information for government decision-making.

The first annual report, *Monitoring the Canadian Grain Handling and Transportation System – Annual Report: 2000-2001 Crop Year*, noted that the time the grain spends in the system had been reduced to 67 days compared to 71 days in 1999-2000. There was also an impressive reduction in the time required for a rail car to be filled, moved to its destination, and emptied — from 19.7 to 16.4 days. A nearly 15 per cent decline in the number of elevators confirmed a trend in elevator rationalization. The drop in system storage capacity was a more modest 4.1 per cent. There were only relatively modest changes in the rail infrastructure, and the industry-based Car Allocation Policy Group was disbanded as railways began allocating cars on a bilateral basis with shippers.

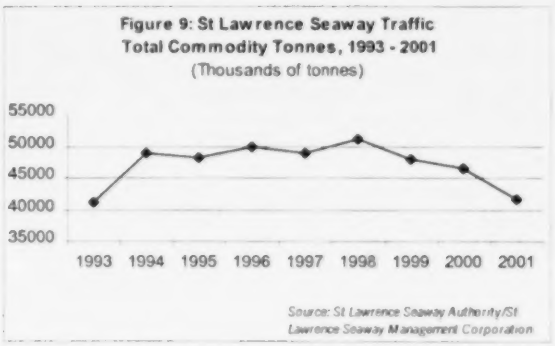
The annual report also noted that crop year 2000-2001 saw limited success in the attempt to put the grain handling and transportation system on a more commercial footing by gradually expanding tendering for Canadian Wheat Board grain shipments to western Canadian ports. This situation arose because the board and the major grain companies did not reach agreement on new logistic arrangements until August 2001.

PROGRESS AND CHALLENGES FOR THE ST. LAWRENCE SEAWAY. The St. Lawrence Seaway Management Corporation, established in 1998 to operate and maintain the navigational aspects of the Canadian portion of the Seaway, has been successful in promoting a more commercial orientation. It has not made a call on federal money beyond the Capital Fund, a trust created for the purpose of funding any future operating deficits. In addition, it has met or exceeded cost targets for operations and asset renewal. The Corporation's financial stability has allowed it to offer users a 1.5 per cent toll rebate for the 2001 and 2002 navigation seasons. In addition, a recent evaluation found that users were generally satisfied with Seaway safety, service quality and consultation efforts, but saw room for improvement in value-for-toll-paid and competitiveness.

The Government of Canada continues to own the fixed assets of the St. Lawrence Seaway. In March 2002, Transport Canada signed an agreement with the Canada Lands Company to proceed with the divestiture

of 177 surplus Seaway properties. The department conducted a due diligence review of the proposed asset renewal plan and concluded that the plan would maintain the Seaway's asset inventory as a viable, efficient, safe and reliable component of Canada's transportation infrastructure. While the government is committed to safeguarding the national interest in the Seaway, it faces the challenge of an aging infrastructure and higher costs to maintain the status quo. In partnership with various key stakeholders, such as the St. Lawrence Seaway Corporation, Transport Canada is currently assessing strategies to support Seaway infrastructure.

The Seaway is also facing challenges with regard to traffic levels. As Figure 9 shows, by the late 1990s, Seaway traffic had rebounded from historical lows earlier in the decade, however, traffic has been declining since 1998. There was a sharp drop of over 10 per cent from 2000 to 2001, largely due to the economic slowdown. The capital fund currently has a positive balance, but it could be depleted in another two or three years if traffic does not rebound.




SUPPORT TO FERRIES ON THE EAST AND WEST COASTS. The National Marine Policy (1995) has resulted in streamlined ferry programs as the Government of Canada is providing fewer services and promoting a more commercial orientation for private operators by reducing subsidies. Figure 10 shows that subsidies to Marine Atlantic Inc., the federal Crown corporation providing constitutionally mandated ferry services between Newfoundland and Nova Scotia, have decreased to about $36 million in 2001-2002, from almost $100 million in 1996-1997. These reductions were possible because some routes were commercialized, transferred to Newfoundland and Labrador, or terminated as a result of the opening of the Confederation Bridge.

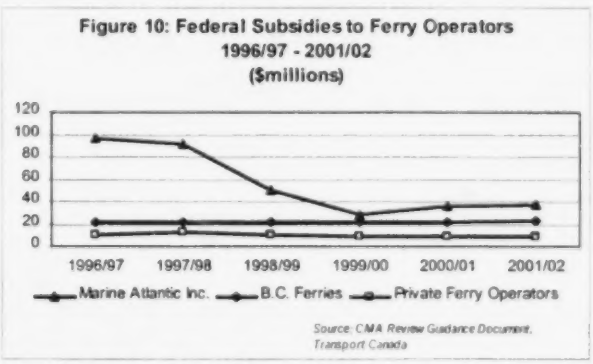


Figure 10 also shows that federal subsidies to private ferry operations in Atlantic Canada have decreased somewhat over this same period. This reduction is largely due to an agreement with the firm that provides services in the Bay of Fundy to phase out operating subsidies by 2000-2001 and capital subsidies by 2002-2003. The BC Ferry Corporation continues to receive an indexed annual grant.

### Evolving Relationships with New Governance Arrangements

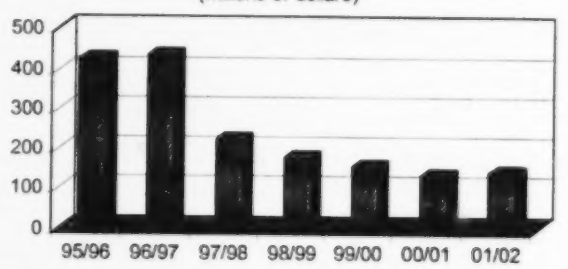
Local authorities or territorial governments now operate all but one of the airports that make up Canada's National Airport System, although the federal or territorial governments retain ownership of the land. For smaller airports, where the department is divesting both management and ownership to other authorities, only 13 are remaining, compared to 16 one year ago. The benefits of this program for local communities, described in last year's report, continue to be evident. Negotiations to bring the program to a successful completion are continuing.

In the meantime, the cost to taxpayers for supporting airports continues to decline in real terms, as shown in Figure 11. Following September 11, $16 million in grants were provided to increase security and policing at airports. When this amount is deducted from the department's gross costs in support of airports for 2001-2002, the result is actually about $11 million less than the previous year.

Look for more information on the status of airport transfers at: www.tc.gc.ca/programs/airports/status/menu.htm

**Figure 11: Transport Canada's Gross Costs in Support of Airports, 1995/96-2001/02**

(millions of dollars)




Source: Transport Canada

Major airports have taken advantage of their commercial status to raise funds — raising $5.5 billion in bonds and equities and spending $5 billion on infrastructure improvements since the introduction of the National Airports Policy in 1994. Canadians have benefited from this increase in capacity. Surveys reported in the annual reports of the Vancouver, Montreal, Quebec City and Edmonton Airports Authorities found customers to be very satisfied with airport operations and services.

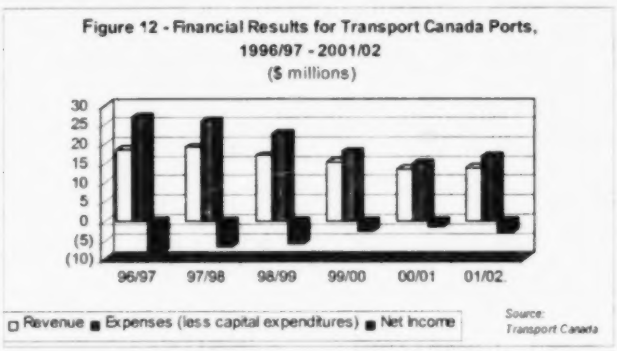
Further information on airport improvement fees, airport authority revenues and expenses, and the Airport Capital Assistance Program can be found in *Transportation in Canada 2001, Annual Report*, pages 88-92.

The department has adopted a lease-monitoring framework to facilitate its role as landlord of the airports that make up the National Airport System.

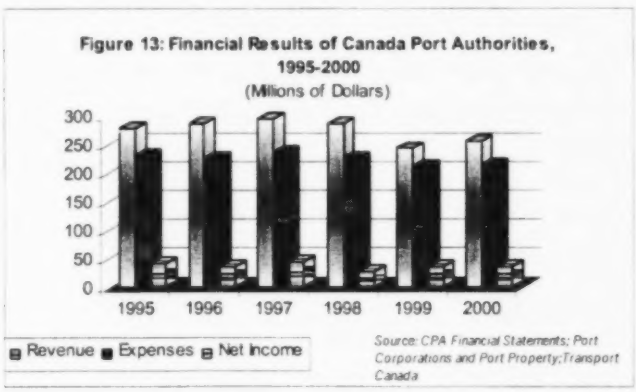
Of interest is overall compliance, including safety and security, public accountability, asset protection, environmental diligence and financial arrangements. To date, departmental monitoring has found that airport authorities are demonstrating a high order of compliance to the obligations in their ground leases.

As of March 31, 2002, 433 Transport Canada port facilities across Canada had been transferred, demolished or had their public harbour status terminated. This represents a 79 per cent reduction in facilities that were once a funding responsibility of the department.

The department continues to operate 82 regional/local and 34 remote port sites. Figure 12 shows the financial results for department-operated ports. In 2001-2002, gross revenues were $13.8 million, while expenses were $16.8 million. The department met the operating revenue shortfall of $3 million and invested $6.8 million in capital improvements. It should be noted that prior to 2000-2001, revenues were net of commissions paid, however, commissions are now reported as expenditures. Since 1995, the department has reduced port maintenance expenditures to a minimum, but delays in divestiture have necessitated expenditures to maintain safety standards.




Canada Port Authorities (CPAs) independently manage the 19 major ports most vital to Canada's economy. Overall, they are a success story, investing appropriately and operating according to sound business principles. While the department is sensitive to the commercial imperatives and proper autonomy under which port authorities operate, it has developed a framework to verify that they are



conducting their affairs in accordance with the *Canada Marine Act* and regulations and their individual letters patent. Results of the application of this framework will be available next year.

Figure 13 shows that the CPAs continue to have a positive net income despite downturns in Asian markets and a sluggish U.S. economy. They have benefited from legislation under which capital plans no longer require federal approval. Between 2001 and 2005, there are plans for approximately $760 million in capital investments, 94 per cent to occur at ports in Vancouver, Montreal, Quebec City and Halifax. Smaller ports such as Belledune, New Brunswick are making infrastructure investments commensurate with their size to maintain government assets at a suitable standard.

**FOSTERING INNOVATION AND SKILLS**

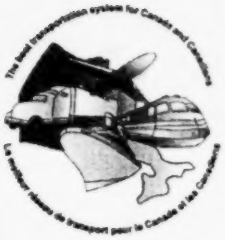
With its partners in the transportation sector, Transport Canada is expanding the knowledge base and accelerating its commercialization to meet the challenges of moving goods and services in an efficient, safe, secure and environmentally sustainable manner. It is contributing to intelligent transportation systems in partnership with other federal departments, other levels of government, associations, the private sector and the U.S. government. This support encompasses advanced systems for traffic management, traveller information and vehicle control, commercial vehicle and fleet management, public transit, and rural transportation. It includes transportation-related information processing, communications, and sensing and control. Results are not yet available. In March 2002, the department committed approximately $3.7 million to 17 cost-shared projects, funded as part of the Strategic Highway Infrastructure Program. In the long-term, these projects will contribute to a seamless exchange of information among users, vehicles and infrastructure leading to increased system performance without major investment in new infrastructure.

Look for information on ITS at: www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2002/02_h018e.htm

The department's Transportation Development Centre (TDC) is carrying out a highway-railway grade crossing research program to assess how crossing safety could be improved. It is investigating innovative technologies to increase the cost-effectiveness of warning systems and address the human factors that contribute to crossing collisions. The department is contributing $1.3 million, and major railway companies, provincial authorities and other stakeholders are providing cash and in-kind contributions.

Look for more information on highway-railway grade crossing research at : www.direction2006.com

Research and development (R&D), and the resulting technological advances, are key to enhancing transportation security. During 2001-2002, the department provided up to $1.1 million to the TDC for R&D in the area of aviation security, including equipment for the detection of trace amounts of explosives and devices for the containment of explosives blasts.



Transport Canada has also worked with the U.S. and other governments on corporate R&D efforts, such as new testing processes and devices for monitoring the performance of security screening equipment.

To enhance security and operating efficiency at Canadian ports, Transport Canada has developed and put into service an operational prototype of a system that provides real-time identification and cataloguing of rail cars and containers at the Port of Montreal.

Transport Canada supports innovative research investigating the effects and countermeasures of fatigue. This research has led to improvements in the way fatigue management is handled by vehicle drivers, marine and airline pilots, air traffic controllers and ships' crews. Other research has also shown that even when using hands-free cell phones, drivers are distracted and vehicle control is affected. In addition, the department has received a recognition award from the European Organization for Civil Aviation Equipment for its research on systems that provide ground and flight crews with accurate information on frozen contamination on aircraft surfaces just prior to takeoff.

Look for more information on research at: www.tc.gc.ca/tdc/index.htm

Look for more information on cell phones at: www.tc.gc.ca/roadsafety/tp/tp13889/en/menu.htm

Look for more information on accessibility at: www.accesstotravel.gc.ca

## CONTRIBUTING TO SOCIAL DEVELOPMENT

Federal transportation policy seeks to foster transportation services that meet the needs of shippers and travellers, including persons with disabilities. In keeping with this policy, Transport Canada recently launched an Access to Travel Web site in collaboration with partners in federal and provincial departments and agencies, as well as a not-for-profit organization. Persons with disabilities use the Web site to find useful facts and links to information sources on accessible transportation across Canada. It is too soon to assess its impact, but it is expected that facilitating travel planning for persons with disabilities will contribute to a more inclusive society.

The department has found that the inter-city bus industry is making progress in implementing a code for the voluntary provision of accessible services, but that awareness among persons with disabilities is low, with only one in five reporting knowledge of the code. Some caution is required in interpreting these results since they are based solely on stakeholder perceptions derived from surveys. However, they do indicate the need for awareness building among the target population whose lives could be improved through use of inter-city buses and, to achieve this, the department is working with stakeholders.

The integration of economic and social development objectives can be seen in the department's continued support to airports, airstrips, port facilities and railways that serve smaller communities, including those in remote areas. For example, the Airports Capital Assistance Program, in place since 1995,

has helped smaller airports to continue serving their communities by improving safety, protecting assets and reducing operating costs. The success of this program was confirmed in a recent departmental evaluation. In Newfoundland and Labrador, the department has been collaborating with the province to fund the restoration of airstrips serving 14 isolated coastal communities so that they can continue to have safe, accessible and efficient year-round air service. An evaluation of this program is underway, and results will be reported next year.

The department also supports railway services to remote areas. A recent evaluation of one such service in northeastern Quebec and western Newfoundland and Labrador concluded that the department's support was consistent with government policy, both in terms of remote access and contribution to the regional economy, and continues to respond to an actual need. An onboard survey found that a large majority of riders were using the service to travel to or from a remote region.

### 3.3.3 Protect the physical environment

**Ultimate Outcomes**

- Environmentally sustainable transportation system for Canadians.
- Reduction of greenhouse gas emissions (GHG) and pollution from the transportation sector.
- Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities.

**Total net Spending**

| | |
|---|---|
| Planned: | $29 M |
| Authorities: | $33 M |
| Actuals: | $35 M |

While transportation is vital to the lives of Canadians and the Canadian economy, it also has significant environmental consequences. The Government of Canada is committed to addressing a number of environmental priorities including clean air, climate change, clean water, and conservation of Canada's natural spaces. To this end, Transport Canada has remained committed to doing its part to protect the physical environment with the goal of providing the best transportation system for Canadians — one that is safe and secure, efficient, and environmentally responsible.

In moving towards achieving its long-term environmental objectives the department faces many challenges. Transportation is a shared responsibility between Transport Canada and its numerous stakeholders and, therefore, necessitates building strong cooperative relationships with other federal departments such as Natural Resources Canada and Environment Canada, other levels of government, industry associations, and stakeholders. This includes corporations such as airports and ports where the government has a new relationship. As well, there are many factors outside Transport Canada's direct influence that impact both the sustainability of the transportation system and GHG emission levels from the transportation sector. For example, the number of cars and commercial vehicles on the road is increasing. Also, transportation continues to be the largest source of GHG emissions. Without further action, the transport sector GHG emission levels are expected to rise 32 per cent above 1990 levels by 2010 and 53 per cent by 2020.

Despite these challenges, progress has been made towards realizing the department's intended long-term environmental goals. Some of these are shown in the following table:

For more information on transportation and the environment, visit our Web site at: www.tc.gc.ca/envaffairs/english/UNCSD9_April23_01.htm for *Sustainable Transportation: the Canadian Context.*

See Chapter 5 in our Annual Report, *Transportation in Canada 2001* or visit our Web site at: www.tc.gc.ca/pol/en/anre/Transportation_Annual_Report.htm.

**Table 5 - Indicators of our progress**

- Energy use for the transportation sector, which rose from 1990 to 1999, declined slightly in 2000, due primarily to pipelines and maritime transportation consumption related to a somewhat reduced level of activity.
- Preliminary data suggests that transportation energy consumption declined further in 2001.
- In 2000, purchases of best-in-class fuel-efficient vehicles[1] accounted for 5.3 per cent of total vehicle purchases, as compared to 4.8 per cent in 1999 and 1.8 per cent in 1998.
- Transport Canada's contribution to government-wide initiatives has resulted in improvements in per capita GHG emissions and reductions in annual growth rates.[2]
- About 25 per cent of Transport Canada's contaminated sites have undergone remediation, risk management or have been assessed and determined to have no action required. The remainder of the sites are under assessment, remediation or risk management.

1 – Natural Resources Canada, Most Fuel-Efficient Vehicles:
www.oee.nrcan.gc.ca/autosmart/mostfuel/index.cfm

2- Natural Resources Canada, Canada's Third National Report on Climate Change
See the report at: www.climatechange.gc.ca/english/3nr

Transport Canada's *2001-2003 Sustainable Development Strategy* (SDS) is the main document guiding the department's sustainable development and environmental initiatives over the next two years. The SDS identifies seven challenges, including commitments, targets and performance measures, aimed at promoting sustainable transportation and addressing the department's strategic objective of protecting the physical environment. The department has been making good progress in implementing its strategy.

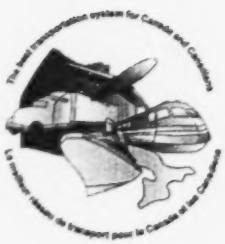
Transport Canada's 2001-2003 SDS is available at: www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/menu.htm

An overview of the department's key environmental outcomes, organized by the challenges outlined in the 2001-2003 SDS, is presented below.

### Improve Education and Awareness of Sustainable Transportation

Transport Canada's 2001-2003 SDS includes the Moving on Sustainable Transportation Program (MOST) as a key departmental initiative for enhancing the awareness of sustainable transportation. Over the course of the original phase of the program, approximately $900,000 was contributed to 26 projects, several of which were successful in increasing the level of awareness of sustainable transportation issues. For example:

- Green & Gold Inc.'s Clean Air Champions project reached over 3,000 youth and 1,400 adults through activities such as International Walk to School Day.



- The Canadian Automobile Association's project to increase Canadian motorists' awareness of climate change issues reached over 4 million readers, through a series of four articles published in *Leisureways* magazine and on their national Web site.

A June 2001 evaluation of the MOST program concluded that the program has been successful in achieving the majority of the desired program results. A number of adjustments were implemented as a result of the evaluation, including more consultations and feedback from stakeholders to improve program delivery, better feedback mechanisms so Transport Canada can make program improvements that meet stakeholder expectations, further dissemination of MOST project success stories, and the promotion of results-based management practices.

In January 2002, the Minister of Transport announced that the MOST program would be extended for another five years with a total budget of $2.5 million.

A joint workshop between Transport Canada and Airports Council International was held in 2001 on the topic of Environmental Management Systems in the air transport sector, and best practices were shared among participants.

Transport Canada has also raised awareness and understanding of sustainable transportation among Transport Canada employees. Sustainable development principles have been integrated into the presentation material of in-house courses attended by approximately 295 employees in 2001-2002.

*Evaluation of the Sustainable Transportation Fund*, Program Evaluation Branch, Transport Canada, June 2001.

Look for more information on the MOST program at: www.tc.gc.ca/programs/environment/most/menu.html

More information on sustainable transportation indicators is available on the Centre for Sustainable Transportation's Web site at: www.cstctd.org

Look for more information on SEA at: www.tc.gc.ca/envaffairs/english/envass/SEA_E.htm

## DEVELOP TOOLS FOR BETTER DECISIONS

In partnership with the Centre for Sustainable Transportation, other federal departments and transportation stakeholders, Transport Canada continued to work towards the development of sustainable transportation indicators to enhance management capacity to make sound sustainable transportation decisions. The work conducted to date has built solid relationships with other stakeholders in the sustainable transportation community and enhanced the department's knowledge of indicators.

In March 2001, Transport Canada approved its Strategic Environmental Assessment (SEA) policy. SEA is a systematic process whereby the environmental effects of programs, policies, and plans are evaluated and taken into consideration. The SEA enables the department to make better decisions that reflect the goals of environmental and transportation sustainability. Transport Canada has trained 85 officers in SEA and the majority of those trained have identified an increased level of awareness and ability to conduct SEAs. It has also developed a tool to assist in predicting the environmental impacts of Transport Canada's surface transportation

policies, plans and programs. The tool is unique in Canada as it enables environmental impacts to be assessed across all modes simultaneously. Pilot testing suggests that it will play a useful role in the SEA process.

In March 2002, the department released three studies on urban transit commissioned as part of the Government's commitment to improve public transit infrastructure, as highlighted in last year's Speech From the Throne.

These studies will assist the government to better understand the transit industry. They were also submitted to the Prime Minister's Caucus Task Force on Urban Issues, whose mandate is to explore how the Government of Canada can work more collaboratively within its mandate to strengthen the quality of life in Canada's larger urban centres.

**The Transit Studies released by Transport Canada:**

- *National Vision for Transit in Canada to 2020,* which analyzes long-term trends, international case studies and existing municipal vision statements, and proposes targets for urban transit ridership.
- *Urban Transit in Canada – Taking Stock*, which describes the current state of the Canadian transit industry, historic trends in provincial and municipal funding of urban transit, and assess its future needs.
- *Economic Study to Establish a Cost-Benefit Framework for the Evaluation of Various Types of Transit Investments*, which provides an analytical framework to assess transit investments.

Further information on the transit studies is available at: www.tc.gc.ca/programs/Environment/UrbanTransportation/transitstudies

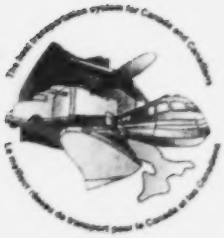
## PROMOTE THE ADOPTION OF SUSTAINABLE TRANSPORTATION TECHNOLOGY

In the long term, technology holds the promise of providing Canadians with transportation options that are safe, efficient, and environmentally friendly.

Detailed information about our R&D projects can be found at: www.tc.gc.ca/tdc/projects/menu.htm.

Transport Canada has worked with its partners and stakeholders to adapt and promote new and existing sustainable transportation technologies into Canada's transportation system. For example, the department has promoted the adoption of sustainable transportation technology through an Advanced Technology Vehicles (ATV) program, which is working to increase public understanding of ATVs through inspections, vehicle testing, and awareness-raising events. During 2001-2002, Transport Canada tested 91 ATV vehicles, conducted 261 vehicle evaluations, and held 14 public awareness events.

Over the past fiscal year, the department's Transportation Development Centre continued to undertake research and development (R&D) relevant to the goal of promoting a sustainable transportation system that is accessible, cost-effective and environmentally friendly.



## Improve Environmental Management for Transport Canada Operations and Lands

Transport Canada has a direct responsibility to improve the department's own environmental practices and to take action to mitigate the environmental impacts of its operations. It has responsibility for a wide range of operations and 986 properties as both landlord and, to a lesser extent, operator. The departmental Environmental Management System (EMS) manages the environmental activities on Transport Canada owned and operated sites.

In the past year, Transport Canada completed 134 environmental assessments for new departmental projects, as required by the *Canadian Environmental Assessment Act* and northern land claim agreements. These assessments evaluate potential environmental impacts and identify design or construction measures necessary to mitigate potential negative effects before a decision is made to proceed with the project.

**Churchill Airport Natural Resources Inventory**

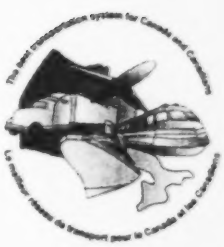
Due to the environmental sensitivity of the Churchill region, the completion of a Natural Resources Inventory was an important step towards protecting the natural resources of the site. The inventory report determined the potential impacts of Transport Canada operations and developed effective management plans that assist in balancing operational activities with the principles of environmental protection and stewardship. It improved the department's understanding of the airport's terrestrial and aquatic environment: assessing its sensitivity and identifying a number of species at risk. This information has already been used to assist Transport Canada in developing management and operational plans that take into account the sensitivity the local ecosystem.

For more information on EMS, see our annual report at: www.tc.gc.ca/programs/Environment/EMS/EPR2001.htm

For more information on environmental protection visit: www.tc.gc.ca/Programs/Environment/EnvironmentalProtection/menu.htm

The department has identified 495 contaminated sites, of which 93 per cent (459) have been assessed (36 sites are suspected of being contaminated). Of these sites, 345 have been classified under the Canadian Council of Ministers of the Environment National Classification Systems. Over the past year, $424,000 was spent on site remediation related to navigation sites occupied by NAV CANADA, and 19 sites were cleaned up. These sites are being leased to NAV CANADA as part of the privatization of the air navigation system and, in accordance with the transfer agreement, Transport Canada is responsible for the contamination that occurred prior to the transfer. This project will extend into 2003-2004, with a further 35 sites requiring remediation at an estimated cost of $4.5 million.

Transport Canada's target for its vehicle fleet is to ensure that 50 per cent of vehicles purchased between 2001 and 2003 are low-emission vehicles. In 2001, 23 out of 60 new vehicles were low-emission, including hybrid vehicles, natural gas conversions, and those running on ethanol blend fuel.



## REDUCE AIR EMISSIONS

A significant challenge of sustainable transportation is to control or prevent air pollution and other air emissions from transportation such as GHGs, nitrogen oxides, volatile organic compounds, particulate matter and other air contaminants.

The transportation sector is the largest single contributor of GHG emissions. To address this challenge, the Government of Canada introduced its *Action Plan 2000 on Climate Change*, which identifies five transportation-related measures to reduce air emissions: new vehicle fuel efficiency; new fuels; fuel-cell vehicles; freight transportation; and urban transportation — the last two for which Transport Canada is the lead.

The MOST program is helping to reduce GHG emissions through initiatives such as the:

- Bike-share project, conducted by the Toronto Christian Resource Centre — which resulted in the reduction of 43.51 tonnes of $CO_2$ and 45.12 Kg of $No_x$.
- Forest Engineering Research Institute of Canada's project to optimize performance and reduce the emissions of GHG in forestry haul operations, which was successful in piloting innovations to forestry haul vehicles — resulting in a saving of between 16.1 tonnes and 22.7 tonnes in $CO_2$ emissions per year compared with the standard forestry truck.

Further information on *Action Plan 2000 on Climate Change* is available at: www.climatechange.gc.ca/english/whats_new/action_plan.shtml

and Transport Canada's Climate Change initiatives at: www.tc.gc.ca/programs/environment/climatechange/menu.htm

The Urban Transportation Showcase program was launched in June 2001 and the Freight Efficiency and Technology Initiative was launched in November of the same year. Both programs are still in the process of receiving and evaluating applications and project proposals. The Urban Transportation Showcase program has received and is evaluating 48 submissions from across the country, indicating a high level of program awareness. For its part, the Freight Efficiency and Technology Initiative has received 17 proposals at its first round, touching mainly the railway and road sectors.

***National Commuter Challenge***

Forty-six per cent of Transport Canada employees in the National Capital Region participated in the Environment Week National Commuter Challenge on June 6, 2001. By not taking their cars, employees reduced vehicle emissions by 25.7 tonnes (25,708.34 kg).

The department is also working jointly with Natural Resources Canada on the vehicle fuel efficiency initiative. The goal is to negotiate with industry a voluntary improvement in fuel efficiency by 2010, as well as a comprehensive public awareness campaign to promote "green choices." Transport Canada is delivering an Advanced Technology Vehicle program to evaluate and showcase new technologies. The vehicle fuel efficiency

initiative has brought 30 vehicles into the program and held 35 showcase events.

Transport Canada's role in addressing clean air is focused on building partnerships and awareness with the transportation sector and other levels of government. For example, the second annual Smog Summit, held in Toronto in June 2001, brought together community, industry and government leaders from around the world. At that time, Transport Canada signed a declaration committing to the establishment of a Greater Toronto Area Clean Air Council to address smog and climate change emissions.

### Reduce Pollution of Water

Preventing or controlling the discharge of effluents and wastes that contaminate rivers, lakes, oceans, harbours and beaches, and preventing the introduction of non-native aquatic species through the discharge of ships' ballast water poses a significant challenge for the department.

Canada's largest ports are now directly responsible for environmental remediation and Transport Canada has no direct role. This has proven to be a significant challenge in meeting the department's 2001-2003 SDS commitment to reduce water pollution. With respect to public ports, Transport Canada has compiled an inventory of outfalls and other potential sources of contamination. This initiative has resulted in the identification of 1,612 potential sources of contamination, which will now be further investigated at public ports.

The department has met with some success in its initiatives related to reducing water pollution. For example, amendments to the Dangerous Goods Shipping Regulations have resulted in a greater consistency between Canadian dangerous goods regulations and international marine pollution agreements. They require clear identification of marine pollutants to minimize accidental pollution and ensure proper marking and labelling of packages.

Transport Canada continues to cooperate with the Department of Fisheries and Oceans and Environment Canada to effectively monitor ocean discharge through aerial surveillance. In 2000-2001 there were two pollution sightings off Newfoundland and Labrador, eight in the Maritimes, five in Quebec, none in the Central and Arctic Region and 49 in the Pacific Region.

### Promote Efficient Transportation

Transport Canada has undertaken initiatives to address the challenge of improving transportation efficiency for all modes, to reduce congestion, energy use and costs. The department has completed the first part of a two-

***A Success Story***

During Environment Week, Transport Canada's Quebec Region set up *Take it Back!* to give employees an opportunity to dispose of household hazardous waste. About 1,400 litres of paint, oil, solvents and chemical products were diverted from drainage and water treatment facilities.

phase study to provide a critical assessment of the limitations and shortcomings that impede modal integration and competitiveness of Canadian transportation systems in a North American context. The Phase I report included a detailed set of recommendations and has been circulated to stakeholders. Phase II implementation will be considered following the review of the Phase I report by stakeholders.

The department is also working on incorporating sustainable development criteria into infrastructure funding agreements and programs, including the Airports Capital Assistance Program (ACAP), federally co-funded highway agreements and projects, and support for passenger rail.

## 3.4 Transport Canada's Management Agenda

**Ultimate Outcomes**

- Provide managers and employees with knowledge-based functional advice and sound management systems and services.
- Contribute to the ultimate outcomes and associated strategic objectives of the three core business lines.

The challenge of Transport Canada's management agenda is to create and maintain the capacity to achieve the department's objectives and respond to the needs and priorities of Parliament, the public and central agencies. The agenda addresses the key issues that affect the business lines' ability to deliver their core services. It reflects the need to change the way we manage people, funds, information and technology to reflect modern workplace values and practices.

### Workforce Renewal

With 39 per cent of its employees eligible for retirement by December 2010, Transport Canada has had to rethink how it attracts, hires, retains and develops its employees. A major challenge is the lengthy and burdensome staffing process. Managers and employees consistently identify the time to complete a staffing action as the main frustration in filling positions. Opportunities to hire qualified individuals are sometimes lost because capable candidates lose patience and accept other job offers.

Working with the Public Service Commission, the department has developed pools of potential candidates for the high-turnover occupational groups. This approach has reduced the average time to staff administrative support positions to 45 days, and overall has decreased the average time to competitively staff positions from within the public service from 154 to 134 days. The department's goal is to further reduce this staffing time to an average of 100 days by March 2003.

In addition, the department has been successful in recruiting staff in key occupational areas such as technical inspection, human resources, finance, policy, and aircraft operations; resulting in recruitment levels that have met or exceeded separations for the past two years. It has also initiated 23 knowledge transfer projects that capture the acquired knowledge of employees in highly specialized positions so that it can be shared with new or less experienced employees.

## Electronic Recruitment

In December 1999, Transport Canada launched an innovative, electronic recruitment Web site to hire pilots, engineers and technical inspectors. When the department sought to double the number of security inspectors following the events of September 11, 2001, the system faced its biggest challenge. But the system was quickly adapted for recruitment in this very specialized group and, for the first time, only web-based applications were accepted. The department successfully met the recruitment challenge. In all, 11,000 applications were received from a nation-wide campaign. The system electronically narrowed the pool of candidates to 2,500 and, in five days, a national, seven-person team selected 565 of those applicants for further assessment. Taken together, the screening process was completed within ten days of the competition closing date, an achievement that would not have been possible if all the screening had been done manually.

The department learned a number of valuable lessons from this exercise. First, electronic screening is efficient and effective. Second, this kind of recruitment attracts an extraordinary number of applications and therefore adequate system performance and storage capacity has to be provided. Third, people submit their applications at times that might not be expected, so this must be factored into the initial planning stages.

Look for more information on the electronic recruitment system at: www.tc.gc.ca/era_are/can_post/welcome.asp

Transport Canada's electronic recruitment system is a pioneer in government and a model for future electronic activities. The Public Service Commission is promoting it and other departments and agencies, such as Corrections Canada, Justice Canada, the Department of National Defence and the Space Agency, have shown interest.

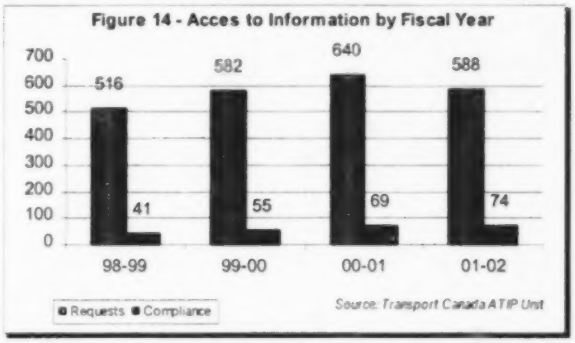
## Information for Canadians

Transport Canada has been monitoring its performance in making information accessible to Canadians and taking steps to streamline the process. Although the Information Commissioner has lauded the department's progress, it still falls short of the 95 per cent on-time compliance standard.

While new equipment was purchased and installed to improve processing, the events of September 11 raised the security bar beyond the capacity of present software. More interdepartmental consultations are required as a security conscious government seeks to responsibly release information. Despite these shortcomings, Transport Canada has improved its ability to respond to access to information (ATI) requests within 30 days. It will continue to seek ways to address challenges in a more systemic manner.

Figure 14 shows the ATI requests received by Transport Canada over the past four years. The number of requests increased by almost 20 per cent per year until 2001-2002, and indications are that the trend will resume its upward track in future years. It also shows the department's increasing capacity to respond to requests despite the challenges.

Transport Canada has also had positive results in other areas of communications. Through its partnership with the Weather Network, the department provides Canadians with safety and environmental transportation tips. The department has also produced a series of vignettes for television to provide safety and security and other benefits for the community. Topics include advice on the proper seating for infants while travelling.




## INFORMATION MANAGEMENT AT THE SERVICE OF SAFETY

Transport Canada is renewing its information management and information technology infrastructure to improve services for employees and the general public. The new Canadian Port State Control System demonstrates one of the ways the department has developed technological capabilities to serve operational requirements. This gold medal winning system supports the work of 240 marine safety inspectors in their efforts to remove substandard shipping from Canadian waters. It helps them focus on vessels that pose a high risk to people, property and the environment. At the same time, it promotes industry efficiency by reducing inspections of low risk operators, thereby reducing their costs in lost time. The system is also cost-effective for Transport Canada, a factor that has led several countries to investigate the possibility of using it for their own port state control inspection programs.

## GOVERNMENT ONLINE IN THE SERVICE OF CANADIANS

The Government Online (GOL) initiative at Transport Canada provides on-line services and information to improve the effectiveness of the work it carries out for Canadians. For instance, safety inspectors have benefited from a compact disk of regulations on both the transportation of dangerous goods and marine safety. While they still have the necessary regulations at

their fingertips, they are relieved from having to carry large and numerous volumes from location to location.

Through the GOL initiative, the department has undertaken other projects that have positive impacts on safety and environmental protection. A geographical information system was developed to identify the location of dangerous goods in transit. In addition, an electronic search capability was provided for ships' captains to identify nearby Canadian facilities where they can discharge waste materials such as bilge water.

Transport Canada took the lead with Environment Canada and the Department of Fisheries and Oceans to develop Marine Services Online. This service links users quickly and easily to Web sites with information on recreational boating, commercial operations and marine infrastructure. Users can find links to the latest weather and marine conditions, educational and safety news, notices, regulations, navigational aids and more.

Look for more information on Marine Services OnLine at: www.marineservices.gc.ca

Thanks to the GOL initiative, candidates can now take Flight Training and Aviation Examinations remotely. Plans are to employ improved bandwidth technologies so that regions have an on-line capacity as fast and as efficient as those in headquarters, facilitating better nation-wide service for Canadians.

54 - 64

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

---

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

# Annex 1 – Financial Tables

**Table A – Summary of Appropriations**

| | | 2001-2002 | | |
|---|---|---|---|---|
| **Vote** | ***($000s)*** | **Planned Spending** | **Total Authorities** | **Actual Spending** |
| 1 | Operating expenditures (net of revenues) | 137,305 | 213,057 | **190,134** |
| 5 | Capital expenditures | 97,449 | 117,929 | **110,611** |
| 10 | Grants and Contributions | 203,528 | 404,807 | **343,013** |
| 15 | Payments to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. | 116,237 | 92,860 | **92,860** |
| 20 | Payments to Marine Atlantic Inc. | 36,347 | 36,784 | **36,784** |
| 25 | Payments to VIA Rail Canada Inc. | 247,739 | 310,201 | **310,201** |
| (S) | Minister of Transport — Salary and motor car allowance | 52 | 68 | **68** |
| (S) | Payments to Canadian National for the Victoria Bridge in Montreal | 4,000 | 3,072 | **3,072** |
| (S) | Contributions to employee benefit plans | 48,471 | 50,511 | **50,511** |
| (S) | Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements | 1,577 | 1,496 | **1,496** |
| (S) | Northumberland Strait Crossing subsidy payment | 48,400 | 48,325 | **48,325** |
| (S) | Collection agency fees | - | 0 | **0** |
| (S) | Spending of proceeds from the disposal of surplus Crown assets | - | 7,378 | **6,342** |
| | **Total budgetary** | 941,105 | 1,286,488 | **1,193,417** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

*Change in authorities*. Transport Canada ended the year-end with additional authorities of $345 million. More than three-quarters of the increase, or $260 million, was related to the events of September 11, 2001, for compensation to airlines and specialty operators, and public security and anti-terrorism initiatives. The remainder includes major items such as an additional $62 million for VIA Rail's expanded capital investment program, $24 million for collective bargaining agreements, $7 million for spending of proceeds from the disposal of surplus Crown assets, and other miscellaneous increases and decreases for various issues.

*Surplus monies*. Actual spending in 2001-2002 totalled $1.2 billion, leaving a surplus of $93 million, or approximately seven per cent of total available authorities. Most of the surplus, $67 million, was due to the fact that funding requirements for issues arising from events on September 11th were less than originally anticipated. The remainder of the surplus resulted primarily from delays in staffing actions, environmental projects and various capital projects.

# Annex 1 – Financial Tables

**Table A – Summary of Appropriations**

| | | 2001-2002 | | |
|---|---|---|---|---|
| **Vote** | ***($000s)*** | **Planned Spending** | **Total Authorities** | **Actual Spending** |
| 1 | Operating expenditures (net of revenues) | 137,305 | 213,057 | **190,134** |
| 5 | Capital expenditures | 97,449 | 117,929 | **110,611** |
| 10 | Grants and Contributions | 203,528 | 404,807 | **343,013** |
| 15 | Payments to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. | 116,237 | 92,860 | **92,860** |
| 20 | Payments to Marine Atlantic Inc. | 36,347 | 36,784 | **36,784** |
| 25 | Payments to VIA Rail Canada Inc. | 247,739 | 310,201 | **310,201** |
| (S) | Minister of Transport — Salary and motor car allowance | 52 | 68 | **68** |
| (S) | Payments to Canadian National for the Victoria Bridge in Montreal | 4,000 | 3,072 | **3,072** |
| (S) | Contributions to employee benefit plans | 48,471 | 50,511 | **50,511** |
| (S) | Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements | 1,577 | 1,496 | **1,496** |
| (S) | Northumberland Strait Crossing subsidy payment | 48,400 | 48,325 | **48,325** |
| (S) | Collection agency fees | - | 0 | **0** |
| (S) | Spending of proceeds from the disposal of surplus Crown assets | - | 7,378 | **6,342** |
| | **Total budgetary** | 941,105 | 1,286,488 | **1,193,417** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

*Change in authorities*. Transport Canada ended the year-end with additional authorities of $345 million. More than three-quarters of the increase, or $260 million, was related to the events of September 11, 2001, for compensation to airlines and specialty operators, and public security and anti-terrorism initiatives. The remainder includes major items such as an additional $62 million for VIA Rail's expanded capital investment program, $24 million for collective bargaining agreements, $7 million for spending of proceeds from the disposal of surplus Crown assets, and other miscellaneous increases and decreases for various issues.

*Surplus monies*. Actual spending in 2001-2002 totalled $1.2 billion, leaving a surplus of $93 million, or approximately seven per cent of total available authorities. Most of the surplus, $67 million, was due to the fact that funding requirements for issues arising from events on September 11th were less than originally anticipated. The remainder of the surplus resulted primarily from delays in staffing actions, environmental projects and various capital projects.

## Table B – Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

| 2001-2002 Business Line ($000s) | FTEs | Gross Operating[1] | Capital | Transfer Payments[2] | Crown Corporations | Total Gross Spending | *Less:* Respendable Revenues | Total Net Spending |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Policy** | 189 | 30,336 | 450 | 58,782 | 284,086 | 373,654 | 50 | 373,604 |
| | *201* | *38,261* | *450* | *217,257* | *346,985* | *602,953* | *50* | *602,902* |
| | **225** | **34,721** | **341** | **157,995** | **346,985** | **540,042** | **581** | **539,459** |
| **Programs and Divestiture** | 421 | 82,597 | 71,321 | 184,622 | 116,237 | 454,777 | 257,746 | 197,031 |
| | *416* | *105,374* | *40,224* | *214,052* | *92,860* | *452,510* | *282,747* | *169,763* |
| | **427** | **91,021** | **36,203** | **213,968** | **92,860** | **434,052** | **278,406** | **155,647** |
| **Safety and Security** | 2846 | 303,814 | 12,465 | 12,523 | - | 328,802 | 51,378 | 277,424 |
| | *2913* | *361,236* | *63,323* | *24,895* | - | *449,454* | *56,328* | *393,126* |
| | **2886** | **356,662** | **60,876** | **22,447** | - | **439,985** | **59,838** | **380,146** |
| **Departmental Administration** | 698 | 80,876 | 13,213 | - | - | 94,089 | 1,044 | 93,045 |
| | *871* | *107,809* | *13,932* | - | - | *121,741* | *1,044* | *120,697* |
| | **887** | **106,317** | **13,191** | - | - | **119,508** | **1,344** | **118,164** |
| **Total** | 4154 | 497,623 | 97,449 | 255,928 | 400,323 | 1,251,323 | 310,218 | 941,105 |
| | *4401* | *612,680* | *117,929* | *456,204* | *439,845* | *1,626,658* | *340,170* | *1,286,488* |
| | **4425** | **588,721** | **110,611** | **394,410** | **439,845** | **1,533,587** | **340,170** | **1,193,417** |
| **Other Revenues and Expenditures:** | | | | | | | | |
| – Non-respendable revenues (☙ Table D) | | | | | | | | 15,000 |
| | | | | | | | | *15,000* |
| | | | | | | | | **43,473** |
| – Cost of services provided by other departments (authorities = actuals) | | | | | | | | 53,366 |
| | | | | | | | | **49,285** |
| **Net Cost of the Program** | | | | | | | | 979,471 |
| | | | | | | | | *1,324,854* |
| | | | | | | | | **1,199,229** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *Includes statutory payments for employee benefit plans, Minister's allowances, previous years' refunds, payments in respect of St. Lawrence Seaway agreement, and proceeds from the disposal of surplus Crown assets. 2. Includes statutory payments for Victoria Bridge (Montreal) and the Northumberland Strait Crossing subsidy.*

Normal font denotes planned spending. *Italicized* font denotes total authorities. **Bold font** denotes actual expenditures/revenues.

## Table B – Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

| 2001-2002 Business Line ($000s) | FTEs | Gross Operating[1] | Capital | Transfer Payments[2] | Crown Corporations | Total Gross Spending | *Less:* Respendable Revenues | Total Net Spending |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Policy** | 189 | 30,336 | 450 | 58,782 | 284,086 | 373,654 | 50 | 373,604 |
| | *201* | *38,261* | *450* | *217,257* | *346,985* | *602,953* | *50* | *602,902* |
| | **225** | **34,721** | **341** | **157,995** | **346,985** | **540,042** | **581** | **539,459** |
| **Programs and Divestiture** | 421 | 82,597 | 71,321 | 184,622 | 116,237 | 454,777 | 257,746 | 197,031 |
| | *416* | *105,374* | *40,224* | *214,052* | *92,860* | *452,510* | *282,747* | *169,763* |
| | **427** | **91,021** | **36,203** | **213,968** | **92,860** | **434,052** | **278,406** | **155,647** |
| **Safety and Security** | 2846 | 303,814 | 12,465 | 12,523 | - | 328,802 | 51,378 | 277,424 |
| | *2913* | *361,236* | *63,323* | *24,895* | - | *449,454* | *56,328* | *393,126* |
| | **2886** | **356,662** | **60,876** | **22,447** | **-** | **439,985** | **59,838** | **380,146** |
| **Departmental Administration** | 698 | 80,876 | 13,213 | - | - | 94,089 | 1,044 | 93,045 |
| | *871* | *107,809* | *13,932* | - | - | *121,741* | *1,044* | *120,697* |
| | **887** | **106,317** | **13,191** | **-** | **-** | **119,508** | **1,344** | **118,164** |
| **Total** | 4154 | 497,623 | 97,449 | 255,928 | 400,323 | 1,251,323 | 310,218 | 941,105 |
| | *4401* | *612,680* | *117,929* | *456,204* | *439,845* | *1,626,658* | *340,170* | *1,286,488* |
| | **4425** | **588,721** | **110,611** | **394,410** | **439,845** | **1,533,587** | **340,170** | **1,193,417** |
| **Other Revenues and Expenditures:** | | | | | | | | |
| – Non-respendable revenues (☞ Table D) | | | | | | | | 15,000 |
| | | | | | | | | *15,000* |
| | | | | | | | | **43,473** |
| – Cost of services provided by other departments (authorities = actuals) | | | | | | | | 53,366 |
| | | | | | | | | **49,285** |
| **Net Cost of the Program** | | | | | | | | 979,471 |
| | | | | | | | | *1,324,854* |
| | | | | | | | | **1,199,229** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *Includes statutory payments for employee benefit plans, Minister's allowances, previous years' refunds, payments in respect of St. Lawrence Seaway agreement, and proceeds from the disposal of surplus Crown assets. and proceeds from the disposal of surplus Crown assets. 2. Includes statutory payments for Victoria Bridge (Montreal) and the Northumberland Strait Crossing subsidy.*

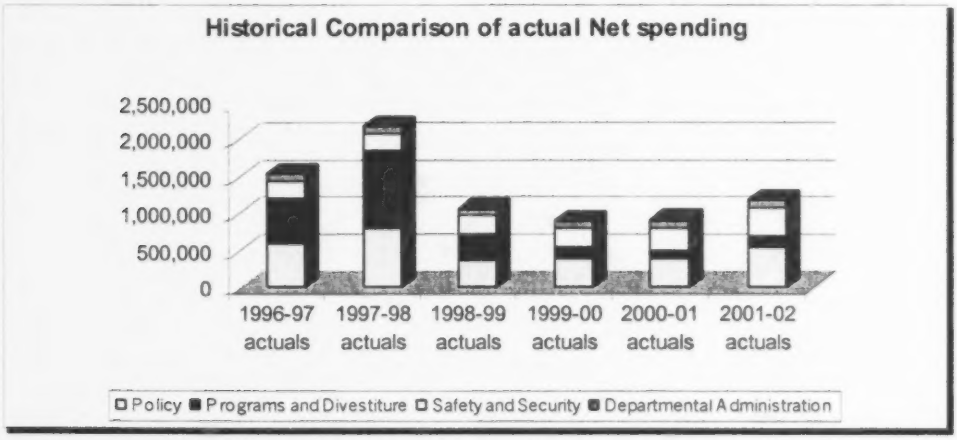
Normal font denotes planned spending. *Italicized* font denotes total authorities. **Bold font** denotes actual expenditures/revenues.

**Table C – Historical Comparison of Net Spending**

| Business Line *($000s)* | Actual 1999-2000 | Actual 2000-2001 | 2001-2002 Planned Spending | 2001-2002 Total Authorities | 2001-2002 Actual Spending |
|---|---|---|---|---|---|
| Policy | 378,319 | 381,290 | 373,604 | 602,902 | **539,459** |
| Programs and Divestiture | 166,333 | 123,123 | 197,031 | 169,763 | **155,647** |
| Safety and Security | 264,962 | 302,578 | 277,424 | 393,126 | **380,146** |
| Departmental Administration | 94,311 | 108,729 | 93,045 | 120,697 | **118,164** |
| **Total budgetary** | **903,924** | **915,720** | **941,105** | **1,286,488** | **1,193,417** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

As reflected in the following graph, Transport Canada's spending levels have been decreasing since the department moved from owner-operator to regulator and policy-maker. Increased expenditures in 1997-98 were due to a one-time payment of $348 million to the Province of Newfoundland related to the operation of marine freight and ferry passenger services. Increased spending in 2001-02 can be attributed primarily to costs related to the September 11th terrorist attacks in the U.S.




*Note: Does not include spending related to the Air Navigation System, which was transferred to NAV CANADA in November 1996.*

## Table D – Revenues

| Business Line ($000s) | Actual 1999-2000 | Actual 2000-2001 | 2001-2002 Planned Revenues | 2001-2002 Total Authorities | 2001-2002 Actual Revenues |
|---|---|---|---|---|---|
| **Respendable Revenues** | | | | | |
| ***Policy*** | | | | | |
| • Air Service Forecasts | 205 | 322 | - | - | 262 |
| • Internal revenues from Agriculture Canada for grain monitoring | 98 | 60 | - | - | 202 |
| • Rental revenue | 260 | 119 | - | - | 117 |
| • Miscellaneous internal and external revenues | 94 | 117 | 50 | 50 | - |
| | 658 | 618 | 50 | 50 | 581 |
| ***Programs and Divestiture*** | | | | | |
| • Harbours and ports revenues | 17,575 | 11,178 | 9,707 | 14,265 | 14,265 |
| • Airports — Rentals | 7,245 | 9,328 | 6,628 | 6,628 | 5,839 |
| • Airports — Concessions | 13,695 | 4,313 | 2,471 | 2,471 | 1,693 |
| • Airports — Landing fees | 18,771 | 9,451 | 5,704 | 5,704 | 4,439 |
| • Airports — General terminal fees | 13,530 | 5,625 | 4,302 | 4,302 | 2,896 |
| • Airports — Lease and chattel payments | 214,480 | 219,273 | 227,827 | 248,271 | 248,271 |
| • Miscellaneous internal and external revenues | 3,474 | 1,608 | 1,107 | 1,107 | 1,004 |
| | 288,770 | 260,776 | 257,746 | 282,747 | 278,406 |
| ***Safety and Security*** | | | | | |
| • Internal and external aviation safety revenues | 12,333 | 12,922 | 10,959 | 10,959 | 11,851 |
| • Internal and external revenues for aircraft services | 27,106 | 27,519 | 30,576 | 32,676 | 33,723 |
| • Road safety fees | 330 | 353 | 350 | 350 | - |
| • Internal and external marine safety revenues | 8,791 | 9,188 | 7,374 | 7,374 | 7,591 |
| • Short line rail inspections and other rail safety revenues | 88 | 131 | 63 | 63 | 135 |
| • Internal and external revenues from research and development activities | 4,962 | 2,444 | 1,925 | 4,775 | 5,204 |
| • Miscellaneous internal and external revenues | 3,244 | 1,442 | 131 | 131 | 1,333 |
| | 56,854 | 53,999 | 51,378 | 56,328 | 59,838 |
| ***Departmental Administration*** | | | | | |
| • Internal revenue for training and systems support | 642 | 779 | 464 | 464 | 234 |
| • Internal and external lease and concession revenues | 906 | 913 | 580 | 580 | 927 |
| • Miscellaneous internal and external revenues | 240 | 249 | - | - | 182 |
| | 1,788 | 1,941 | 1,044 | 1,044 | 1,344 |
| **Total Respendable Revenues** | **348,070** | **317,334** | **310,218** | **340,170** | **340,170** |

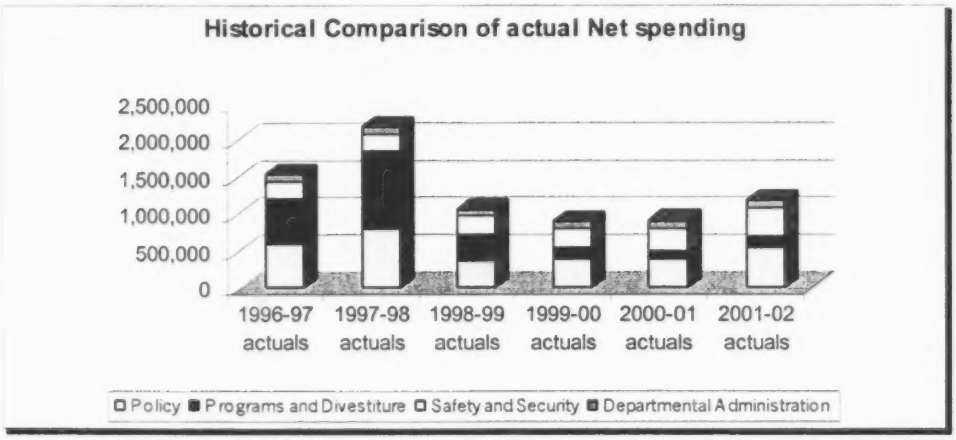
Due to rounding, columns may not add to totals shown.

**Table C – Historical Comparison of Net Spending**

| Business Line *($000s)* | Actual 1999-2000 | Actual 2000-2001 | 2001-2002 Planned Spending | 2001-2002 Total Authorities | 2001-2002 Actual Spending |
|---|---|---|---|---|---|
| Policy | 378,319 | 381,290 | 373,604 | 602,902 | **539,459** |
| Programs and Divestiture | 166,333 | 123,123 | 197,031 | 169,763 | **155,647** |
| Safety and Security | 264,962 | 302,578 | 277,424 | 393,126 | **380,146** |
| Departmental Administration | 94,311 | 108,729 | 93,045 | 120,697 | **118,164** |
| **Total budgetary** | **903,924** | **915,720** | **941,105** | **1,286,488** | **1,193,417** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

As reflected in the following graph, Transport Canada's spending levels have been decreasing since the department moved from owner-operator to regulator and policy-maker. Increased expenditures in 1997-98 were due to a one-time payment of $348 million to the Province of Newfoundland related to the operation of marine freight and ferry passenger services. Increased spending in 2001-02 can be attributed primarily to costs related to the September 11th terrorist attacks in the U.S.




*Note: Does not include spending related to the Air Navigation System, which was transferred to NAV CANADA in November 1996.*

## Table D – Revenues

| Business Line ($000s) | Actual 1999-2000 | Actual 2000-2001 | 2001-2002 Planned Revenues | 2001-2002 Total Authorities | 2001-2002 Actual Revenues |
|---|---|---|---|---|---|
| **Respendable Revenues** | | | | | |
| ***Policy*** | | | | | |
| • Air Service Forecasts | 205 | 322 | - | - | 262 |
| • Internal revenues from Agriculture Canada for grain monitoring | 98 | 60 | - | - | 202 |
| • Rental revenue | 260 | 119 | - | - | 117 |
| • Miscellaneous internal and external revenues | 94 | 117 | 50 | 50 | - |
| | 658 | 618 | 50 | 50 | 581 |
| ***Programs and Divestiture*** | | | | | |
| • Harbours and ports revenues | 17,575 | 11,178 | 9,707 | 14,265 | 14,265 |
| • Airports — Rentals | 7,245 | 9,328 | 6,628 | 6,628 | 5,839 |
| • Airports — Concessions | 13,695 | 4,313 | 2,471 | 2,471 | 1,693 |
| • Airports — Landing fees | 18,771 | 9,451 | 5,704 | 5,704 | 4,439 |
| • Airports — General terminal fees | 13,530 | 5,625 | 4,302 | 4,302 | 2,896 |
| • Airports — Lease and chattel payments | 214,480 | 219,273 | 227,827 | 248,271 | 248,271 |
| • Miscellaneous internal and external revenues | 3,474 | 1,608 | 1,107 | 1,107 | 1,004 |
| | 288,770 | 260,776 | 257,746 | 282,747 | 278,406 |
| ***Safety and Security*** | | | | | |
| • Internal and external aviation safety revenues | 12,333 | 12,922 | 10,959 | 10,959 | 11,851 |
| • Internal and external revenues for aircraft services | 27,106 | 27,519 | 30,576 | 32,676 | 33,723 |
| • Road safety fees | 330 | 353 | 350 | 350 | - |
| • Internal and external marine safety revenues | 8,791 | 9,188 | 7,374 | 7,374 | 7,591 |
| • Short line rail inspections and other rail safety revenues | 88 | 131 | 63 | 63 | 135 |
| • Internal and external revenues from research and development activities | 4,962 | 2,444 | 1,925 | 4,775 | 5,204 |
| • Miscellaneous internal and external revenues | 3,244 | 1,442 | 131 | 131 | 1,333 |
| | 56,854 | 53,999 | 51,378 | 56,328 | 59,838 |
| ***Departmental Administration*** | | | | | |
| • Internal revenue for training and systems support | 642 | 779 | 464 | 464 | 234 |
| • Internal and external lease and concession revenues | 906 | 913 | 580 | 580 | 927 |
| • Miscellaneous internal and external revenues | 240 | 249 | - | - | 182 |
| | 1,788 | 1,941 | 1,044 | 1,044 | 1,344 |
| **Total Respendable Revenues** | **348,070** | **317,334** | **310,218** | **340,170** | **340,170** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

**Table D — Revenues** *(cont'd)*

| Business Line ($000s) | Actual 1999-2000 | Actual 2000-2001 | 2001-2002 Planned Revenues | 2001-2002 Total Authorities | 2001-2002 Actual Revenues |
|---|---|---|---|---|---|
| **Non-respendable revenues** | | | | | |
| ***Tax revenues:*** | | | | | |
| • Goods and services tax | 25,633 | 21,678 | - | - | - |
| • Air transportation tax | 2,859 | - | - | - | - |
| ***Non-tax revenues:*** | | | | | |
| • St. Lawrence Seaway Management Corporation | 4,625 | 4,098 | 5,000 | 5,000 | **4,802** |
| • Hopper car leases | 13,021 | 13,577 | 10,000 | 10,000 | **13,936** |
| • Return on investments | 22,527 | 42,364 | - | - | **10,434** |
| • Refunds of previous years' expenditures | 3,370 | 657 | - | - | **1,143** |
| • Adjustments to previous years' payables | 6,224 | 15,193 | - | - | **4,433** |
| • Privileges, licences and permits | 44 | 196 | - | - | **49** |
| • Fines | 754 | 626 | - | - | **1,169** |
| • Proceeds from sales | 4,169 | 49 | - | - | **1,826** |
| • Proceeds from the disposal of surplus Crown assets | 2,642 | 9,438 | - | - | **5,284** |
| • Miscellaneous | 2,382 | 609 | - | - | **396** |
| **Total Non-respendable Revenues** | **88,250** | **108,486** | **15,000** | **15,000** | **43,473** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Transport Canada's respendable revenues totalled $340 million in 2001-2002, ultimately financing approximately 58 per cent of the gross operating expenditures. The realization of an additional $30 million over planned revenues can be attributed primarily to airport lease and chattel payments as a result of a combination of changes in the transfer schedule at NAS airports and better revenue performance than originally forecast at airports, higher port revenues due to port transfer delays, and increased aircraft services provided to the Canadian Coast Guard.

## Table E – Statutory Payments

| Business Line *($000s)* | Actual 1999-2000 | Actual 2000-2001 | 2001-2002 Planned Spending | 2001-2002 Total Authorities | 2001-2002 Actual Spending |
|---|---|---|---|---|---|
| **Policy** | | | | | |
| • Employee benefit plans | 2,542 | 2,776 | 2,427 | 2,738 | **2,738** |
| • Proceeds from the sale of surplus Crown assets | - | 9,453 | - | - | **-** |
| | 2,542 | 12,229 | 2,427 | 2,738 | **2,738** |
| **Programs and Divestiture** | | | | | |
| • Employee benefit plans | 7,863 | 5,982 | 4,606 | 4,552 | **4,552** |
| • Payments to Canadian National — Victoria Bridge | 13,445 | 11,709 | 4,000 | 3,072 | **3,072** |
| • Northumberland Strait Crossing subsidy | 45,881 | 46,934 | 48,400 | 48,325 | **48,325** |
| • Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements | 2,331 | 2,474 | 1,577 | 1,496 | **1,496** |
| • Proceeds from the sale of surplus Crown assets | - | - | - | 167 | **25** |
| • Refunds of previous years' expenditures | 1,013 | - | - | - | **-** |
| | 70,533 | 67,099 | 58,583 | 57,612 | **57,470** |
| **Safety and Security** | | | | | |
| • Employee benefit plans | 33,064 | 35,701 | 33,829 | 34,230 | **34,230** |
| • Refunds of previous years' expenditures | - | - | - | 0 | **0** |
| • Proceeds from the sale of surplus Crown assets | 2,495 | - | - | 4,923 | **4,223** |
| | 35,559 | 35,701 | 33,829 | 39,153 | **38,453** |
| **Departmental Administration** | | | | | |
| • Employee benefit plans | 8,473 | 9,858 | 7,609 | 8,992 | **8,992** |
| • Minister's allowances | 51 | 52 | 52 | 68 | **68** |
| • Collection agency fees | 8 | 4 | - | - | **-** |
| • Proceeds from the sale of surplus Crown assets | - | - | - | 2,288 | **2,094** |
| • Refunds of previous years' expenditures | 44 | - | - | - | **-** |
| | 8,576 | 9,914 | 7,661 | 11,348 | **11,154** |
| **Total Statutory Payments** | **117,211** | **124,942** | **102,500** | **110,850** | **109,814** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Statutory payments in 2001-2002 were $7 million higher than originally anticipated, primarily due to the spending of proceeds from the sale of surplus Crown assets, and higher employee benefit costs. Actual spending was approximately $15 million less than in 2000-2001 primarily due to an $9 million reduction in payments to Canadian National for the Victoria Bridge in Montreal, a $4 million reduction for employee benefit costs, and a $3 million reduction in spending of proceeds from sales of surplus Crown assets.

**Table D — Revenues** *(cont'd)*

| Business Line ($000s) | Actual 1999-2000 | Actual 2000-2001 | 2001-2002 Planned Revenues | 2001-2002 Total Authorities | 2001-2002 Actual Revenues |
|---|---|---|---|---|---|
| **Non-respendable revenues** | | | | | |
| *Tax revenues:* | | | | | |
| • Goods and services tax | 25,633 | 21,678 | - | - | - |
| • Air transportation tax | 2,859 | - | - | - | - |
| *Non-tax revenues:* | | | | | |
| • St. Lawrence Seaway Management Corporation | 4,625 | 4,098 | 5,000 | 5,000 | **4,802** |
| • Hopper car leases | 13,021 | 13,577 | 10,000 | 10,000 | **13,936** |
| • Return on investments | 22,527 | 42,364 | - | - | **10,434** |
| • Refunds of previous years' expenditures | 3,370 | 657 | - | - | **1,143** |
| • Adjustments to previous years' payables | 6,224 | 15,193 | - | - | **4,433** |
| • Privileges, licences and permits | 44 | 196 | - | - | **49** |
| • Fines | 754 | 626 | - | - | **1,169** |
| • Proceeds from sales | 4,169 | 49 | - | - | **1,826** |
| • Proceeds from the disposal of surplus Crown assets | 2,642 | 9,438 | - | - | **5,284** |
| • Miscellaneous | 2,382 | 609 | - | - | **396** |
| **Total Non-respendable Revenues** | **88,250** | **108,486** | **15,000** | **15,000** | **43,473** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Transport Canada's respendable revenues totalled $340 million in 2001-2002, ultimately financing approximately 58 per cent of the gross operating expenditures. The realization of an additional $30 million over planned revenues can be attributed primarily to airport lease and chattel payments as a result of a combination of changes in the transfer schedule at NAS airports and better revenue performance than originally forecast at airports, higher port revenues due to port transfer delays, and increased aircraft services provided to the Canadian Coast Guard.

## Table E – Statutory Payments

| Business Line ($000s) | Actual 1999-2000 | Actual 2000-2001 | 2001-2002 Planned Spending | 2001-2002 Total Authorities | 2001-2002 Actual Spending |
|---|---|---|---|---|---|
| **Policy** | | | | | |
| • Employee benefit plans | 2,542 | 2,776 | 2,427 | 2,738 | **2,738** |
| • Proceeds from the sale of surplus Crown assets | - | 9,453 | - | - | - |
| | 2,542 | 12,229 | 2,427 | 2,738 | **2,738** |
| **Programs and Divestiture** | | | | | |
| • Employee benefit plans | 7,863 | 5,982 | 4,606 | 4,552 | **4,552** |
| • Payments to Canadian National — Victoria Bridge | 13,445 | 11,709 | 4,000 | 3,072 | **3,072** |
| • Northumberland Strait Crossing subsidy | 45,881 | 46,934 | 48,400 | 48,325 | **48,325** |
| • Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements | 2,331 | 2,474 | 1,577 | 1,496 | **1,496** |
| • Proceeds from the sale of surplus Crown assets | - | - | - | 167 | **25** |
| • Refunds of previous years' expenditures | 1,013 | - | - | - | - |
| | 70,533 | 67,099 | 58,583 | 57,612 | **57,470** |
| **Safety and Security** | | | | | |
| • Employee benefit plans | 33,064 | 35,701 | 33,829 | 34,230 | **34,230** |
| • Refunds of previous years' expenditures | - | - | - | 0 | **0** |
| • Proceeds from the sale of surplus Crown assets | 2,495 | - | - | 4,923 | **4,223** |
| | 35,559 | 35,701 | 33,829 | 39,153 | **38,453** |
| **Departmental Administration** | | | | | |
| • Employee benefit plans | 8,473 | 9,858 | 7,609 | 8,992 | **8,992** |
| • Minister's allowances | 51 | 52 | 52 | 68 | **68** |
| • Collection agency fees | 8 | 4 | - | - | - |
| • Proceeds from the sale of surplus Crown assets | - | - | - | 2,288 | **2,094** |
| • Refunds of previous years' expenditures | 44 | - | - | - | - |
| | 8,576 | 9,914 | 7,661 | 11,348 | **11,154** |
| **Total Statutory Payments** | **117,211** | **124,942** | **102,500** | **110,850** | **109,814** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Statutory payments in 2001-2002 were $7 million higher than originally anticipated, primarily due to the spending of proceeds from the sale of surplus Crown assets, and higher employee benefit costs. Actual spending was approximately $15 million less than in 2000-2001 primarily due to an $9 million reduction in payments to Canadian National for the Victoria Bridge in Montreal, a $4 million reduction for employee benefit costs, and a $3 million reduction in spending of proceeds from sales of surplus Crown assets.

## Table F – Transfer Payments

| Business Line ($000s) | Actual 1999-2000 | Actual 2000-2001 | 2001-2002 Planned Spending | 2001-2002 Total Authorities | 2001-2002 Actual Spending |
|---|---|---|---|---|---|
| **Grants** | | | | | |
| Policy | 22,040 | 22,548 | 22,887 | 181,465 | **122,272** |
| Programs and Divestiture | - | 36,300 | - | 19,800 | **19,800** |
| Safety and Security | 100 | 115 | - | 11,150 | **9,069** |
| Departmental Administration | - | - | - | - | **-** |
| **Total Grants** | 22,140 | 58,963 | 22,887 | 212,415 | **151,141** |
| **Contributions** | | | | | |
| Policy | 41,359 | 35,961 | 35,895 | 35,792 | **35,722** |
| Programs and Divestiture[1] | 258,018 | 181,273 | 184,622 | 194,252 | **194,168** |
| Safety and Security | 11,729 | 14,911 | 12,523 | 13,745 | **13,378** |
| Departmental Administration | - | - | - | - | **-** |
| **Total Contributions** | 311,106 | 232,145 | 233,040 | 243,789 | **243,269** |
| **Total Transfer Payments** | **333,246** | **291,108** | **255,928** | **456,204** | **394,410** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

*1. Includes statutory payments for the Victoria Bridge in Montreal and the Northumberland Strait Crossing subsidy.*

Transfer payments have been decreasing over the past years but because of the events of September 11th, 2001, actual spending in 2001-02 was higher than planned. However, actual spending was lower than the authorities made available primarily because of lower demands from the industry for the assistance provided by the Air Carrier Assistance program.

## Table G – Capital Spending

| Business Line *($000s)* | Actual 1999-2000[1] | Actual 2000-2001 | 2001-2002 Planned Spending | 2001-2002 Total Authorities | 2001-2002 Actual Spending |
|---|---|---|---|---|---|
| Policy | 566 | 368 | 450 | 450 | 341 |
| Programs and Divestiture | 59,257 | 37,941 | 71,321 | 40,224 | 36,203 |
| Safety and Security | 7,178 | 24,393 | 12,465 | 63,323 | 60,876 |
| Departmental Administration | 5,986 | 10,157 | 13,213 | 13,932 | 13,191 |
| **Total Capital Spending** | **72,987** | **72,859** | **97,449** | **117,929** | **110,611** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

*1. Includes proceeds from the disposal of surplus Crown assets.*

The $13 million increase in actual spending over planned spending in 2001-2002 was the result of $51 million in required for advanced explosive detection systems and associated technologies after the September 11th attacks. The total increase was offset by delays in different environmental remediation projects and other capital projects, and transfers to the operating vote to cover environmental operating costs.

## Table H – Capital Projects

| Business Line ($000s) | TEC | Actual 1999-2000 | Actual 2000-2001 | 2001-2002 Planned Spending | 2001-2002 Total Authorities | 2001-2002 Actual Spending |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***Policy*** | | | | | | |
| All Policy projects | | 566 | 368 | 450 | 450 | **341** |
| ***Programs and Divestiture (P&D)*** | | | | | | |
| **Stephenville, NFLD** | | | | | | |
| • Environmental Remediation | 2,714 | 293 | 680 | 291 | 66 | **51** |
| **Halifax, NB** | | | | | | |
| • Infrastructure redevelopment | 6,000 | - | - | 6,000 | 6,000 | **6,000** |
| **Fredericton, NB** | | | | | | |
| • Infrastructure redevelopment | 2,000 | - | - | - | 100 | **100** |
| **Blanc-Sablon, QC** | | | | | | |
| • Rehabilitate movement areas | 4,320 | - | 122 | 2,967 | 3,525 | **3,380** |
| • Reconstruction of wharf | 9,753 | - | - | 372 | 602 | **442** |
| **Cap-aux Meules, QC** | | | | | | |
| • Repairs to breakwater | 2,701 | - | 83 | - | 2,455 | **2,495** |
| **Kuujjuaq, QC** | | | | | | |
| • Rehabilitate Runway 07/25 | 11,999 | 2,915 | 3,276 | 4,4346 | 4,181 | **3,995** |
| • Enlargement of building | 2,451 | - | - | - | 245 | **83** |
| **Schefferville, QC** | | | | | | |
| • Restoration of manoeuvring area | 4,950 | 2,188 | 2,349 | 6 | 6 | **6** |
| **Wedmindji, QC** | | | | | | |
| • Restoration of manoeuvring area | 2,218 | 110 | 991 | - | 75 | **57** |
| **Îles-de la Madelaine, QC** | | | | | | |
| • Restoration of tarmac | 6,527 | - | - | - | 267 | **123** |
| **Chevery, QC** | | | | | | |
| • Repair Runway | 4,228 | - | - | - | 250 | **15** |
| **Port Stanley, ON** | | | | | | |
| • Dredging | 2,990 | - | 1,116 | 1,087 | 1,160 | **1,143** |
| **Pickering, ON** | | | | | | |
| • Mould Remediation | 3,754 | 203 | 663 | 2,740 | 700 | **466** |
| **Churchill, MAN** | | | | | | |
| • Restore Runway 15/23 | 5,271 | - | 954 | 4,242 | 3,325 | **3,242** |

(continued on next page)

## Table H – Capital Projects *(cont'd)*

| Business Line ($000s) | TEC | Actual 1999-2000 | Actual 2000-2001 | 2001-2002 Planned Spending | 2001-2002 Total Authorities | 2001-2002 Actual Spending |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Fort Nelson, BC** | | | | | | |
| • Landfill Remediation | 9,097 | 59 | 4,497 | 259 | 259 | **168** |
| • Environmental Remediation | 3,509 | 1,096 | 1,182 | 1,697 | 1,497 | **1,159** |
| All other P&D projects | | 52,393 | 22,028 | 47,314 | 15,511 | **13,278** |
| | | 59,257 | 37,941 | 71,321 | 40,224 | **36,203** |
| ***Safety and Security (S&S)*** | | | | | | |
| **Headquarters** | | | | | | |
| • Aircraft Maintenance Dispatch System | 2,816 | 880 | 606 | 1,260 | 258 | **258** |
| • JT15D-4 Engine Overhauls | 6,983 | 1,505 | 998 | 945 | - | - |
| • Automated Fingerprint Identification System | 3,553 | - | - | 3,400 | 2,486 | **2,912** |
| **Moncton, NB** | | | | | | |
| • Construct Aircraft Hangar | 7,655 | - | - | 313 | 214 | **41** |
| All other S&S projects | | 4,793 | 22,789 | 6,547 | 60,365 | **57,665** |
| | | 7,178 | 24,393 | 12,465 | 63,323 | **60,876** |
| ***Departmental Administration (DA)*** | | | | | | |
| **Headquarters** | | | | | | |
| • Transport Integrated Personnel System | 11,328 | 309 | 216 | 30 | 30 | **30** |
| • Record Management System (RDIMS) | 10,039 | - | 3,372 | 6,339 | 4,760 | **4,720** |
| • Windows 2000 software upgrade | 3,500 | - | 999 | 900 | 800 | **758** |
| • Oracle Release 11i upgrade | 14,684 | - | - | 1,596 | 882 | **868** |
| • Life Cycle Infrastructure Phase II | 14,684 | - | - | - | 2189 | **2060** |
| All other DA projects | | 5,677 | 5,570 | 4,348 | 5,271 | **4,755** |
| | | 5,986 | 10,157 | 13,213 | 13,932 | **13,191** |
| **Total Capital Spending** | | **72,987** | **72,859** | **97,449** | **117,929** | **110,661** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

## Table H – Capital Projects

| Business Line *($000s)* | TEC | Actual 1999-2000 | Actual 2000-2001 | 2001-2002 Planned Spending | 2001-2002 Total Authorities | 2001-2002 Actual Spending |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***Policy*** | | | | | | |
| All Policy projects | | 566 | 368 | 450 | 450 | **341** |
| ***Programs and Divestiture (P&D)*** | | | | | | |
| **Stephenville, NFLD** | | | | | | |
| • Environmental Remediation | 2,714 | 293 | 680 | 291 | 66 | **51** |
| **Halifax, NB** | | | | | | |
| • Infrastructure redevelopment | 6,000 | - | - | 6,000 | 6,000 | **6,000** |
| **Fredericton, NB** | | | | | | |
| • Infrastructure redevelopment | 2,000 | - | - | - | 100 | **100** |
| **Blanc-Sablon, QC** | | | | | | |
| • Rehabilitate movement areas | 4,320 | - | 122 | 2,967 | 3,525 | **3,380** |
| • Reconstruction of wharf | 9,753 | - | - | 372 | 602 | **442** |
| **Cap-aux Meules, QC** | | | | | | |
| • Repairs to breakwater | 2,701 | - | 83 | - | 2,455 | **2,495** |
| **Kuujjuaq, QC** | | | | | | |
| • Rehabilitate Runway 07/25 | 11,999 | 2,915 | 3,276 | 4,4346 | 4,181 | **3,995** |
| • Enlargement of building | 2,451 | - | - | - | 245 | **83** |
| **Schefferville, QC** | | | | | | |
| • Restoration of manoeuvring area | 4,950 | 2,188 | 2,349 | 6 | 6 | **6** |
| **Wedmindji, QC** | | | | | | |
| • Restoration of manoeuvring area | 2,218 | 110 | 991 | - | 75 | **57** |
| **Îles-de la Madelaine, QC** | | | | | | |
| • Restoration of tarmac | 6,527 | - | - | - | 267 | **123** |
| **Chevery, QC** | | | | | | |
| • Repair Runway | 4,228 | - | - | - | 250 | **15** |
| **Port Stanley, ON** | | | | | | |
| • Dredging | 2,990 | - | 1,116 | 1,087 | 1,160 | **1,143** |
| **Pickering, ON** | | | | | | |
| • Mould Remediation | 3,754 | 203 | 663 | 2,740 | 700 | **466** |
| **Churchill, MAN** | | | | | | |
| • Restore Runway 15/23 | 5,271 | - | 954 | 4,242 | 3,325 | **3,242** |

(continued on next page)

## Table H – Capital Projects *(cont'd)*

| Business Line ($000s) | TEC | Actual 1999-2000 | Actual 2000-2001 | 2001-2002 Planned Spending | 2001-2002 Total Authorities | 2001-2002 Actual Spending |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Fort Nelson, BC** | | | | | | |
| • Landfill Remediation | 9,097 | 59 | 4,497 | 259 | 259 | **168** |
| • Environmental Remediation | 3,509 | 1,096 | 1,182 | 1,697 | 1,497 | **1,159** |
| All other P&D projects | | 52,393 | 22,028 | 47,314 | 15,511 | **13,278** |
| | | 59,257 | 37,941 | 71,321 | 40,224 | **36,203** |
| ***Safety and Security (S&S)*** | | | | | | |
| **Headquarters** | | | | | | |
| • Aircraft Maintenance Dispatch System | 2,816 | 880 | 606 | 1,260 | 258 | **258** |
| • JT15D-4 Engine Overhauls | 6,983 | 1,505 | 998 | 945 | - | **-** |
| • Automated Fingerprint Identification System | 3,553 | - | - | 3,400 | 2,486 | **2,912** |
| **Moncton, NB** | | | | | | |
| • Construct Aircraft Hangar | 7,655 | - | - | 313 | 214 | **41** |
| All other S&S projects | | 4,793 | 22,789 | 6,547 | 60,365 | **57,665** |
| | | 7,178 | 24,393 | 12,465 | 63,323 | **60,876** |
| ***Departmental Administration (DA)*** | | | | | | |
| **Headquarters** | | | | | | |
| • Transport Integrated Personnel System | 11,328 | 309 | 216 | 30 | 30 | **30** |
| • Record Management System (RDIMS) | 10,039 | - | 3,372 | 6,339 | 4,760 | **4,720** |
| • Windows 2000 software upgrade | 3,500 | - | 999 | 900 | 800 | **758** |
| • Oracle Release 11i upgrade | 14,684 | - | - | 1,596 | 882 | **868** |
| • Life Cycle Infrastructure Phase II | 14,684 | - | - | - | 2189 | **2060** |
| All other DA projects | | 5,677 | 5,570 | 4,348 | 5,271 | **4,755** |
| | | 5,986 | 10,157 | 13,213 | 13,932 | **13,191** |
| **Total Capital Spending** | | **72,987** | **72,859** | **97,449** | **117,929** | **110,661** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

## Table I – Loans, Investments and Advances

| *($000s)* | Actual 1999-2000 | Actual 2000-2001 | Actual 2001-2002 |
|---|---|---|---|
| Investment in Ridley Terminals Inc. | 90,000 | 90,000 | **90,000** |
| Loan to Saint John Harbour Bridge Authority | 26,975 | 26,013 | **25,024** |
| Loans assumed from the former St. Lawrence Seaway Authority | 1,152 | 724 | **716** |
| **Total Outstanding Balances** | 118,127 | 116,737 | **115,740** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

## Table J – Contingent Liabilities

| | As at | |
|---|---|---|
| **Type of Contingent Liabilities** *($000s)* | **March 31, 2001** | **March 31, 2002** |
| Bond and loan guarantees | 64,710 | **64,147** |
| Injury or loss of life | 8,230 | **7,865** |
| Breach of contract | - | **475** |
| Total Contingent Liabilities | 72,940 | **72,487** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

# Annex 2 – Business line Details

| | Objective | Activities | Resources |
|---|---|---|---|
| **Policy** | To develop and implement transportation policies and legislative changes which contribute to a competitive, efficient and effective Canadian transportation system. | Establishes the policy and legislative framework for all federally regulated modes of transportation. The business line also monitors and analyses the transportation system, reports on the state of transportation in Canada, carries out economic studies and program evaluations, supports the Minister and Deputy Minister in their relations with other federal departments, other levels of government, and foreign governments, represents the department in international trade issues, and evaluates policy and programs for the entire department. | $539 million<br>225 Full-time equivalents |
| **Programs and Divestiture** | To develop and manage programs and strategies, including divestiture and post-divestiture stewardship, which best contribute to a safe, effective, and efficient transportation system based on sustainable development principles. | Plays a substantial stewardship role in addition to negotiating the divestiture of ports and airports. It operates sites until they are transferred, administers highway and bridge programs, carries out landlord and monitoring functions in respect to airports, ports, bridges and air navigation system sites, and manages the department's real property portfolio. On the environmental front, this business line also provides leadership within the federal government and the transportation sector on sustainable transportation. | $156 million<br>427 Full-time equivalents |
| **Safety and Security** | To promote the safety and security of the national transportation system. | Develops national legislation, regulations and standards, and carries out monitoring, testing, inspection, enforcement, education and research and development activities to promote safety and security in all transportation modes. It also develops emergency preparedness plans, ensures security of persons working in restricted areas of airports, and delivers aircraft services to government and other transportation bodies. | $380 million<br>2886 Full-time equivalents |
| **Departmental Administration** | To provide efficient and effective support services that respond to departmental needs | Establishes the department's administrative accountability framework, and supports the department's other business lines by providing essential services that include financial, administrative, human resources, information management/information technology, internal and external communications, legal and executive. | $118 million<br>887 Full-time equivalents |

## Table I – Loans, Investments and Advances

| *($000s)* | Actual 1999-2000 | Actual 2000-2001 | Actual 2001-2002 |
|---|---|---|---|
| Investment in Ridley Terminals Inc. | 90,000 | 90,000 | **90,000** |
| Loan to Saint John Harbour Bridge Authority | 26,975 | 26,013 | **25,024** |
| Loans assumed from the former St. Lawrence Seaway Authority | 1,152 | 724 | **716** |
| **Total Outstanding Balances** | 118,127 | 116,737 | **115,740** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

## Table J – Contingent Liabilities

| | As at | |
|---|---|---|
| **Type of Contingent Liabilities** *($000s)* | **March 31, 2001** | **March 31, 2002** |
| Bond and loan guarantees | 64,710 | **64,147** |
| Injury or loss of life | 8,230 | **7,865** |
| Breach of contract | - | **475** |
| Total Contingent Liabilities | 72,940 | **72,487** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

# Annex 2 – Business line Details

| | Objective | Activities | Resources |
|---|---|---|---|
| **Policy** | To develop and implement transportation policies and legislative changes which contribute to a competitive, efficient and effective Canadian transportation system. | Establishes the policy and legislative framework for all federally regulated modes of transportation. The business line also monitors and analyses the transportation system, reports on the state of transportation in Canada, carries out economic studies and program evaluations, supports the Minister and Deputy Minister in their relations with other federal departments, other levels of government, and foreign governments, represents the department in international trade issues, and evaluates policy and programs for the entire department. | $539 million<br>225 Full-time equivalents |
| **Programs and Divestiture** | To develop and manage programs and strategies, including divestiture and post-divestiture stewardship, which best contribute to a safe, effective, and efficient transportation system based on sustainable development principles. | Plays a substantial stewardship role in addition to negotiating the divestiture of ports and airports. It operates sites until they are transferred, administers highway and bridge programs, carries out landlord and monitoring functions in respect to airports, ports, bridges and air navigation system sites, and manages the department's real property portfolio. On the environmental front, this business line also provides leadership within the federal government and the transportation sector on sustainable transportation. | $156 million<br>427 Full-time equivalents |
| **Safety and Security** | To promote the safety and security of the national transportation system. | Develops national legislation, regulations and standards, and carries out monitoring, testing, inspection, enforcement, education and research and development activities to promote safety and security in all transportation modes. It also develops emergency preparedness plans, ensures security of persons working in restricted areas of airports, and delivers aircraft services to government and other transportation bodies. | $380 million<br>2886 Full-time equivalents |
| **Departmental Administration** | To provide efficient and effective support services that respond to departmental needs | Establishes the department's administrative accountability framework, and supports the department's other business lines by providing essential services that include financial, administrative, human resources, information management/information technology, internal and external communications, legal and executive. | $118 million<br>887 Full-time equivalents |

# Annex 3 - Our Office Locations

**TRANSPORT CANADA HEADQUARTERS**

**Web site:**
www.tc.gc.ca

**Mailing Address:**
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

**General Enquiries:**
Telephone: (613) 990-2309
Fax: (613) 954-4731

**Library and Research Services Centre:**
Telephone: (613) 998-5128

**TRANSPORT CANADA REGIONAL OFFICES**

**Atlantic Region**
95 Foundry Street
Moncton, New Brunswick
E1C 8K6
Telephone: (506) 851-7316

**Quebec Region**
700 Leigh Capreol
Dorval, Quebec
H4Y 1G7
Telephone: (514) 633-2714

**Ontario Region**
4900 Yonge Street
Toronto, Ontario
M2N 6A5
Telephone: (416) 952-2170

**Prairies and Northern Region**
344 Edmonton Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 0P6
Telephone: (204) 984-8105

**Pacific Region**
620-800 Burrard Streete
Vancouver, British Columbia
V6Z 2J8
Telephone: (604) 666-3518

# Index


*A*

Action Plan 2000 on Climate Change · 47
Air industry · 31
Air rage · 22

*B*

Borders and Highways · 32

*C*

*Canada Shipping Act, 2001* · 25
*Canada Transportation Act* · 8
Canadian Air Transport Security Authority · 20

*D*

Strategic Highway Infrastructure Program (SHIP) · 32
Direction 2006 · 26

*E*

Environmental Management System · 46

*G*

Government On-Line · 52
Grain transportation and handling · 35

*I*

Innovation and Skills · 39

*M*

*Motor Vehicle Safety Act* · 25
Moving on Sustainable Transportation Program · 43

*R*

Relationships with New Governance Arrangements · 37
Revitalization of passenger rail · 33
Road safety — Vision 2010 · 28

*S*

Security Regime · 19
Small passenger vessels · 23
St. Lawrence Seaway · 35
Sustainable Development Strategy · 43

*T*

Transportation Appeal Tribunal · 24
*Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* · 25
Transportation Policy Framework · 7
Transportation safety record in 2001 · 16

*W*

Workforce Renewal · 50

BUDGET DES DÉPENSES

# Transports Canada

## Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2002

Canada

## Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le *Rapport sur le rendement* met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2002

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des

Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC

Ottawa, Canada K1A 0S9

No de catalogue BT31-4/14-2002
ISBN 0-660-62158-4

## Avant-propos

Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes* : *Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

En ce début de millénaire, l'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et aux Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'engage à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépenser de façon judicieuse, c'est dépenser avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et aux Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les impacts et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministres, au Parlement et aux citoyens. Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant certains principes. Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi rattacher le rendement aux engagements antérieurs, tout en soulignant les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires et des Canadiens et des Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes précités et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification.

---

Le présent rapport peut être consulté par voie électronique sur le Site web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dprf.asp

Les observations ou les questions peuvent être adressées à l'organisme suivant :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5

**OU** à l'adresse Web suivante : rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

# Transports Canada

## Rapport ministériel sur le rendement

**Pour la période se terminant le 31 mars 2002**

**Approuvé**

**Ministre des Transports**

# Table des matières


**Message du Ministre** 1

**1.0 Introduction à Transports Canada** 2

1.1 Qui nous sommes....2
1.2 Mandat législatif....2
1.3 Nos objectifs stratégiques....3
1.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats....3
1.5 Nos partenaires....4
1.6 Modèle de rendement fondé sur les résultats....5

**2.0 Contexte sociétal** 7

2.1 Répercussions des transports....7
2.2 Cadre stratégique pour les transports....7
2.3 Relation avec les priorités gouvernementales....8
*2.3.1 Développement économique et innovation....8*
*2.3.2 L'environnement canadien....10*
*2.3.3 La force et la sécurité des collectivités canadiennes et la santé des Canadiens....12*
2.4 Les transports et les événements du 11 septembre 2001....13

**3.0 Rendement du Ministère** 15

3.1 Mesurer la réalisation de nos objectifs stratégiques....15
3.2 Aperçu des dépenses du Ministère....16
3.3 Réalisations en matière de rendement par objectif stratégique....18
*3.3.1 Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr....18*
*3.3.2 Contribuer au développement économique et social du Canada....34*
*3.3.3 Protéger l'environnement physique....47*
3.4 Transports Canada – Le programme de gestion....55

**Annexe 1 – Tableaux financiers** 59

**Annexe 2 – Précisions sur les secteurs d'activités** 70

**Annexe 3 – Nos bureaux** 71

**Index** 72

# Liste des tableaux financiers

**Tableau A– Sommaires des crédits.....59**

**Tableau B – Comparaison du total des dépenses prévues avec le total des dépenses réelles.....60**

**Tableau C – Comparaison des dépenses nettes avec celles d'exercices antérieurs .....61**

**Tableau D – Recettes.....62**

**Tableau E – Paiements législatifs .....64**

**Tableau F – Paiements de transfert .....65**

**Tableau G – Dépenses en immobilisations .....66**

**Tableau H – Projets d'immobilisations.....67**

**Tableau I – Prêts, investissements et avances.....69**

**Tableau J – Passif éventuel.....69**

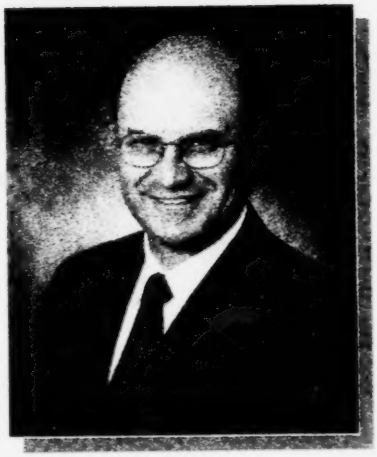
***Les symboles suivants sont utilisés dans le présent rapport :***

| | |
|---|---|
| | Voir les renseignements figurant dans les autres sections du présent document. |
| | Renseignements supplémentaires disponibles dans un autre document. |
| | Consulter les sites Web pour obtenir de plus amples renseignements. |

# Acronymes utilisés

| | |
|---|---|
| ACSTA | Administration canadienne de la sûreté du transport aérien |
| APC | Administration portuaire canadienne |
| BST | Bureau de la sécurité dans les transports |
| CCMC | Conseil consultatif maritime canadien |
| CCSF | Conseil consultatif de la sécurité ferroviaire |
| CGVMSL | Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent |
| CN | Chemins de fer nationaux du Canada |
| CPL | Canadien Pacifique Limitée |
| FAA | Federal Aviation Administration (É.-U.) |
| FCP | Fonds de cession des ports |
| GED | Gouvernement en direct |
| GES | Gaz à effet de serre |
| LMC | *Loi maritime du Canada* |
| LMMC | *Loi sur la marine marchande du Canada* |
| LSP | Loi sur la sécurité publique |
| LSVA | *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* |
| LTC | *Loi sur les transports au Canada* |
| OACI | Organisation de l'aviation civile internationale |
| OCDE | Organisation de coopération et de développement économiques |
| OMI | Organisation maritime internationale |
| P et C | Programmes et cessions |
| PAIA | Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires |
| PEES | Politique d'évaluation environnementale stratégique |
| PJCC | Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée |
| PNA | Politique nationale des aéroports |
| PSIR | Programme stratégique d'infrastructure routière |
| R et D | Recherche et développement |
| RNA | Réseau national des aéroports |
| S&S | Sécurité et Sûreté |
| SDD | Stratégie de développement durable |
| SGE | Système de gestion de l'environnement |
| SGS | Système de gestion de la sécurité |
| SGSF | Système de gestion de la sécurité ferroviaire |
| SRTD | Sur la route du transport durable |
| STI | Systèmes de transport intelligents |
| TAC | Tribunal de l'aviation civile |
| TMD | Transport des marchandises dangereuses |
| TP | Publication de Transports Canada |

# Message du Ministre



Je suis heureux de soumettre le *Rapport ministériel sur le rendement* de Transports Canada 2001-2002.

La plupart des lecteurs de ce rapport conviendront qu'en 2001, Transports Canada a dû relever des défis multiples et variés. Bien que notre réaction aux événements du 11 septembre occupe une place prédominante, de nombreuses autres réalisations, accomplies dans divers secteurs du Ministère, justifient également notre fierté. Le présent rapport fait état de ces réalisations.

Les leçons tirées à la suite des attentats du 11 septembre ont, notamment, fait ressortir le rôle central des transports dans le fonctionnement efficace de notre économie. Lorsque les avions étaient interdits de vol à l'échelle de l'Amérique du Nord, et les camions refoulés aux frontières, personne ne tenait les transports pour acquis. Parce que les transports jouent un rôle aussi fondamental dans la vie de tous les Canadiens, nous devons prendre des mesures énergiques pour améliorer notre réseau de transport.

Le réseau de transport est mis à rude épreuve en raison de l'engorgement croissant aux frontières et dans les grandes agglomérations urbaines du Canada. Quiconque a tenté de franchir la frontière à l'un des cinq points d'entrée les plus fréquentés ou d'utiliser le réseau routier des principaux centres urbains du Canada sait ce que signifie l'engorgement. Et, aux coûts économiques considérables qu'entraîne la congestion des routes et aux frontières, s'ajoutent des coûts environnementaux importants liés à l'augmentation de la pollution, et à ses conséquences sur notre santé, qui menace notre qualité de vie.

Transports Canada élabore présentement un cadre stratégique afin d'orienter le réseau de transport au cours de la prochaine décennie. Ce cadre stratégique abordera les défis liés à l'engorgement et à la pollution et tiendra compte de la nécessité d'élaborer des mesures innovatrices et d'acquérir des compétences nouvelles. Notre vision est d'assurer le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens, c'est-à-dire un réseau sécuritaire et sûr, efficient, intégré, abordable, accessible et respectueux de l'environnement.

L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports

# 1.0 Introduction à Transports Canada

## 1.1 Qui nous sommes

Transports Canada est le ministère chargé de donner suite aux politiques, aux programmes et aux objectifs établis par le gouvernement du Canada en matière de transport. Le Ministère contribue à veiller à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de façon efficace et intégrée afin d'offrir aux Canadiens un réseau viable qui est sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

***Notre vision . . .***

Le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens

***Notre mission . . .***

Établir et administrer des politiques, règlements et programmes pour assurer un réseau de transport sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement

## 1.2 Mandat législatif

Au Canada, tous les échelons de gouvernement sont responsables du réseau de transport national. L'exécution des programmes et des services de Transports Canada se fait conformément aux nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels. Notre rôle consiste à élaborer un cadre pertinent de politiques et de lois qui amélioreront la sécurité, la sûreté, la compétitivité et la viabilité du réseau de transport canadien.

Pour obtenir une liste complète des lois administrées par Transports Canada, visitez notre site Web : www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm

***Voici quelques-unes des lois que nous administrons :***

- *Loi sur l'aéronautique*
- *Loi maritime du Canada*
- *Loi sur la marine marchande du Canada*
- *Loi sur les transports au Canada*
- *Loi sur le ministère des Transports*
- *Loi sur la responsabilité en matière maritime*
- *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*
- *Loi de 1987 sur la sécurité des véhicules automobiles*
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*
- *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*

## 1.3 Nos objectifs stratégiques

Les objectifs stratégiques de Transports Canada sont :

- d'établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr;
- de contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada;
- de protéger l'environnement physique.

## 1.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats

Aujourd'hui, la plupart des questions requièrent une approche multidisciplinaire qui tient compte d'un large spectre de facteurs liés à la sécurité, à l'économie et à l'environnement. De plus, la plupart des problèmes exigent un partenariat et une collaboration de nombreuses autorités publiques et de nombreux groupes d'intérêt. Les décisions doivent être soigneusement pondérées et discutées pour assurer un équilibre optimal entre des intérêts antagonistes. En fait, des mesures prises pour obtenir des résultats dans un secteur peuvent avoir de graves conséquences sur d'autres secteurs.

Compte tenu de la complexité du programme national en matière de transports, Transports Canada utilise une méthode de gestion matricielle. La matrice définit les responsabilités de leadership sur les plans organisationnel et fonctionnel. Ainsi, les résultats sont au centre de la planification et de la production de rapports au sein du Ministère et sont produits d'une façon intégrée, où les différences régionales trouvent leur place.

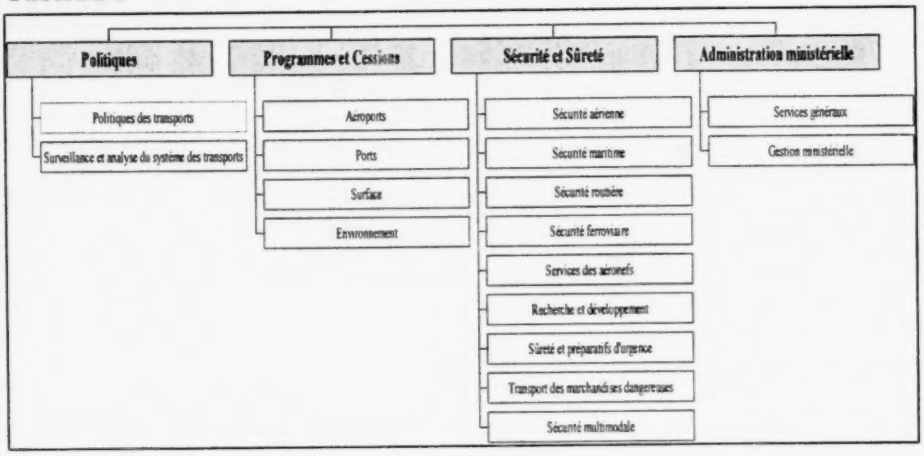
Sur le plan organisationnel, le Ministère est divisé en quatre groupes à l'Administration centrale dirigés par des sous-ministres adjoints et cinq bureaux régionaux, dirigés par des directeurs généraux régionaux. L'Administration centrale comprend également le groupe Communications, les Services juridiques et les cabinets du Ministre et du Sous-ministre. Les dirigeants sont responsables de la gestion de leur organisation et de la production des résultats définis dans les plans nationaux des secteurs de services.

La gestion fonctionnelle est fondée sur les secteurs d'activités et les secteurs de services qui dépassent les frontières de la structure organisationnelle afin de permettre des interventions axées sur des stratégies et résultats communs. La structure des secteurs d'activités et des secteurs de services comporte une orientation multimodale qui vient soutenir les rôles centraux du Ministère (voir tableau 1).

Le 2 novembre 2001, Transports Canada a célébré son 65e anniversaire. Depuis 1936, le Ministère a fait face à de nombreux défis. Il a joué un rôle de premier plan lorsque l'industrie du transport a connu une période florissante, en 1936, et conserve ce rôle aujourd'hui, dans le cadre de ses nouvelles fonctions d'organisme de réglementation et de décideur.

Les secteurs d'activités et de services constituent des tribunes permettant d'établir les programmes, politiques et normes nationaux et d'assurer la direction fonctionnelle des bureaux régionaux qui ont été établis pour veiller à ce que la prestation des services soit la plus proche possible des clients et des groupes d'intérêt.

**Tableau 1**




Des renseignements sur les quatre secteurs d'activités de Transports Canada – les objectifs, les activités et les ressources – figurent à l'annexe 2, page 70

## 1.5 Nos partenaires

Transports Canada collabore avec des centaines d'organismes concernés par les questions de transport.

**Autres organismes fédéraux** — dont les programmes et services peuvent être touchés par les activités de transport — Agriculture et Agroalimentaire Canada, Agence des douanes et du revenu du Canada, Agence canadienne d'inspection des aliments, Commission canadienne de sûreté nucléaire, Service canadien du renseignement de sécurité, ministère de la Défense nationale, Environnement Canada, Pêches et Océans Canada, Santé Canada, Industrie Canada, Justice Canada, Ressources naturelles Canada, Gendarmerie royale du Canada et Solliciteur général du Canada.

**Administrations provinciales, territoriales et municipales** — surtout en ce qui concerne l'entretien du réseau routier et l'application des mesures de sécurité routière, de même que le Programme concernant le transport des marchandises dangereuses.

**Entreprises du secteur des transports** — qui comptent toutes sur l'application juste et équitable des règlements et sur l'élaboration de politiques visant à accroître l'efficacité du réseau de transport — Air Canada, Algoma Central Marine, Canadien Pacifique Limitée, Association canadienne des

fabricants de matériels aéronautiques, Canadian Steamship Lines, Chemins de fer nationaux du Canada, NAV CANADA, VIA Rail et Westjet..

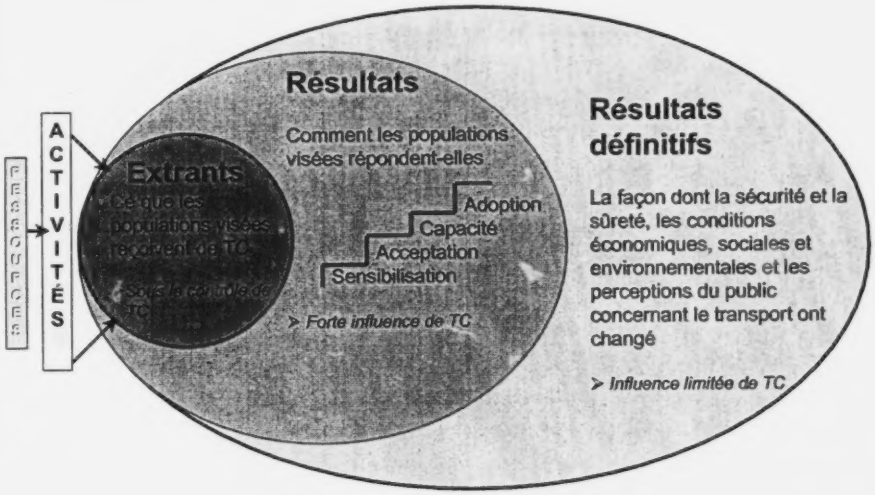
**Organismes et associations** — qui ont un intérêt direct dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation et la sécurité — Association du transport aérien du Canada, Association québécoise de transport et des routes, Conseil canadien de la sécurité, Association canadienne des producteurs pétroliers, Bureau de la sécurité des transports, Conseil des aéroports du Canada, Conseil canadien de la sécurité, administrations de pilotage, Association des chemins de fer du Canada, Association des transports du Canada, Association canadienne des pipelines de ressources énergétiques, Association canadienne des producteurs pétroliers, Fédération maritime du Canada, Association des armateurs canadiens, Conseil consultatif maritime canadien, Opération Gareautrain, Association québécoise de transport et des routes, Travailleurs unis des transports, Association canadienne des exploitants de traversiers, Association canadienne du transport urbain, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, associations de constructeurs de véhicules, Alliance canadienne du camionnage, Association du transport aérien du Canada et Conseil des transporteurs maritimes, Bureau de la sécurité dans les transports, les syndicats et les fabricants de véhicules automobiles.

**Organismes internationaux** — pour échanger des renseignements et harmoniser les règlements en matière de transport — U.S. Federal Aviation Administration, European Joint Airworthiness Authorities, Organisation de l'aviation civile internationale, Coopération économique Asie-Pacifique, U.S. Federal Emergency Management Agency, OTAN, U.S. Federal Highway Association and National Highway Traffic Safety Administration, Organisation internationale du travail, Organisation maritime internationale, U.S. Federal Highway Association et U.S. Transportation Security Administration.

## 1.6 Modèle de rendement fondé sur les résultats

Le modèle de rendement fondé sur les résultats suivant a été adopté dans l'ensemble du Ministère et recoupe tous les secteurs d'activité. L'élaboration et le perfectionnement des mesures de rendement et des sources de données connexes constituent un travail en cours et ne sont pas terminés. Le schéma d'orientation des transports, dont la mise en œuvre est imminente, de même que la modification possible du Cadre de planification, de rapport et de responsabilisation (CPRR) émanant du Secrétariat du Conseil du Trésor auront peut-être une incidence sur le programme de mesure du rendement actuellement en place à Transports Canada.

**Graphique 1 – Modèle des sphères d'influence**




Le rendement de Transports Canada est établi, mesuré et l'objet de rapports selon trois niveaux de résultats. Chaque niveau prend appui sur le précédent, des activités et des résultats opérationnels et de gestion aux résultats de niveau supérieur qui ont une incidence sur les Canadiens, en passant par les résultats touchant le comportement.

Grâce à l'établissement d'une chaîne de résultats qui explique la contribution du Ministère à ceux-ci, le modèle permet de régler la question de l'attribution. Comme les objectifs stratégiques – liés à la sécurité, à l'économie et à l'environnement – de Transports Canada ne peuvent être contrôlés directement, le modèle logique permet de déterminer des comportements clés sur lesquels le Ministère peut exercer une influence, de manière à obtenir les résultats escomptés.

# 2.0 Contexte sociétal

## 2.1 Répercussions des transports

Les transports jouent un rôle fondamental dans la vie quotidienne des Canadiens, sur les plans social et économique. Nous dépendons de tous les modes de transport – c'est-à-dire des avions, des trains, des navires, des camions, des autobus et des véhicules motorisés privés - pour le transport des marchandises et pour nos déplacements. En outre, saviez-vous que :

- En 2001, les entreprises de transport représentaient 4,1 % du produit intérieur brut (PIB). L'investissement dans les transports représentait 3,1 % du PIB.
- L'Ontario et le Québec représentaient 59 % du transport commercial au Canada, l'Alberta et la Colombie-Britannique, 28 % et le reste des provinces et des territoires collectivement, 13 %.
- En 2000, les transports représentaient 34 % de la consommation d'énergie au Canada, qui atteignait 7 178 petajoules.
- Le transport routier représente la plus grande partie de la consommation d'énergie liée aux activités de transport, c'est-à-dire 74 %. Les pipelines et le secteur de l'aviation détiennent une part de 9 % chacun, suivis du transport maritime (5 %) et du transport ferroviaire (3 %).
- Au Canada, les dépenses en matière de tourisme ont atteint 54,1 milliards de dollars en 2000. De ces dépenses, 22,4 milliards de dollars étaient orientés vers les transports. Plus de la moitié des dépenses consacrées aux transports étaient liées au transport aérien et le tiers, au transport routier.
- Un total de 90,3 millions de voyageurs internationaux ont franchi la frontière canadienne en 2001, soit une diminution de 5,7 % par rapport à 2000.
- Une étude comparative de sondages d'opinion publique effectués après le 11 septembre 2001 révèle que, même si un groupe de Canadiens est très préoccupé par la sécurité et la sûreté du transport aérien (environ 20 %), la majorité estime qu'elle peut voyager en toute sécurité. En général, le public se dit à l'aise d'utiliser le réseau de transport qu'il considère sûr, un sentiment de confiance particulièrement marqué chez les passagers aériens. Une comparaison des modes de transport démontre que le transport aérien demeure une façon sécuritaire de voyager, surtout lorsqu'on le compare au transport routier.

## 2.2 Cadre stratégique pour les transports

En avril 2001, le ministre des Transports a lancé l'initiative de développement d'un cadre stratégique à long terme pour les transports (le «schéma d'orientation des transports »), qui vise à élaborer une stratégie fédérale qui permettra de relever les principaux défis qui se poseront au secteur canadien

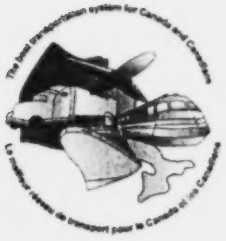
📖 Le rapport annuel *Les transports au Canada 2001* contient une multitude de renseignements portant sur la situation du réseau de transport canadien. Vous pouvez le consulter sur le site Web du Ministère : www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transport.htm

💻 Pour de plus amples renseignements sur les sondages d'opinion publique, consultez le site : www.legermarketing.com/ francais/set.html

💻 Vous trouverez d'autres résultats de sondages relatifs aux événements du 11 septembre sur le site : www.angusreid.com/french/index.cfm and www.ekos.ca/main.asp

💻 Pour de plus amples renseignements sur l'évolution de l'initiative relative au Schéma d'orientation des transports, consultez le site : www.tc.gc.ca/sujet/schemaorientation/menu.htm.

💻 Pour plus de précisions sur le rapport du comité d'examen de la LTC, consultez notre site Web à l'adresse : www.tc.gc.ca/sujet/schemaorientation/examenltc.htm



des transports au cours de la prochaine décennie et des années subséquentes. Les conclusions contenues dans le rapport final du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (publié en juillet 2001) constitueront une composante fondamentale du schéma d'orientation des transports. Les responsables du Ministère s'emploient à faire adopter le schéma d'orientation des transports, y compris les modifications proposées touchant la *Loi sur les transports au Canada*, à l'automne 2002.

## 2.3 Relation avec les priorités gouvernementales

Dans son rapport annuel, intitulé *Le rendement du Canada 2002*, le gouvernement fédéral présente des données relatives à 19 indicateurs sociétaux qui offrent un aperçu de la qualité de vie au Canada. Ces indicateurs sont regroupés sous quatre thèmes qui, selon la recherche sur l'opinion publique, revêtent une grande importance pour les citoyens :

- Le développement économique et l'innovation.
- L'environnement canadien.
- La force et la sécurité des collectivités canadiennes.
- La santé des Canadiens.

Les propres programmes et initiatives de Transports Canada peuvent également être regroupés sous ces thèmes, tout en illustrant un équilibre entre les intérêts sociaux, économiques et environnementaux. À cette fin, les principaux défis et activités qui influeront sur l'obtention, au sein du Ministère, des résultats importants pour les Canadiens sont présentés ci-dessous, par thème. La présente section traite également des attaques terroristes du 11 septembre 2001, car les événements survenus ce jour-là ont eu des répercussions incommensurables à l'échelle de la planète et une incidence considérable sur les transports.

Tout d'abord, les avantages du transport débordent les frontières nationales, quel que soit le pays. Le réseau de transport constitue un élément crucial de l'économie nationale et internationale, puisqu'il assure le lien entre les entreprises, les industries et les consommateurs. En outre, bien que les transports contribuent d'une manière très importante à l'économie et à la vie quotidienne des gens à l'échelle mondiale, ils ont également des conséquences néfastes. Les transports absorbent une quantité considérable d'énergie, essentiellement dérivée du pétrole, et constituent chaque année une cause importante de décès et d'accidents.

### 2.3.1 Développement économique et innovation

Selon la politique du gouvernement du Canada, le réseau de transport doit contribuer à la prospérité économique, tout en appuyant les objectifs liés à la sûreté, à la sécurité, à la société et à l'environnement. À cette fin, Transports

Canada s'efforce d'établir un réseau de transport multimodal intégré, qui offre des avantages indéniables. La possibilité de transférer rapidement et aisément les marchandises d'un mode de transport à l'autre profite aux expéditeurs aussi bien qu'aux transporteurs. Le public bénéficie d'un meilleur service lorsque l'on peut éviter l'engorgement, la pollution et la nécessité d'accroître ou de remplacer l'infrastructure.

La perspective d'un réseau intégré se révèle plus intéressante que jamais; toutefois, elle entraîne également des défis de taille. Ces défis sont d'autant plus complexes depuis les événements du 11 septembre, puisque le gouvernement tente d'établir un équilibre entre l'amélioration de la sûreté et d'autres questions, notamment, l'efficacité de l'écoulement du trafic à la frontière entre le Canada et les États-Unis. Nous devons accorder plus d'attention à nos passages frontaliers, car au rythme actuel, le trafic de véhicules commerciaux à la frontière double à tous les huit ans.

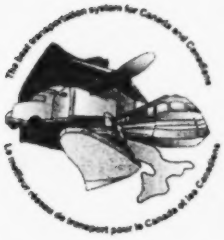
Le Canada est un pays très urbanisé. Le nombre d'automobiles augmente et elles parcourent des distances plus longues; l'infrastructure du transport qui les appuie n'est pas à la hauteur de la demande. Les responsables du secteur des transports feront face à des défis importants; ils devront, notamment, rendre le transport en commun plus attrayant. En contenant la croissance du nombre de véhicules privés qui circulent dans les rues, nous pourrions réduire l'engorgement et la pollution, améliorer la sécurité et éviter ou reporter des coûts liés à la réparation de l'infrastructure routière. Nous devons gérer plus efficacement l'infrastructure existante et la demande en matière de transport, intégrer l'utilisation du terrain et la planification des transports et coordonner les mesures prises par les secteurs public et privé. Le *Discours du Trône de 2001* a mis en évidence l'engagement du gouvernement du Canada à collaborer avec ses partenaires provinciaux et municipaux, afin de contribuer à l'amélioration de l'infrastructure de transport en commun.

Voici quelques-uns des défis à cet égard :

- Les usagers et les fournisseurs du secteur des transports continuent de déborder la frontière canadienne; il s'agit de plus en plus de Nord-Américains ou d'intervenants mondiaux.
- Certains éléments du réseau de transport du Canada sont engorgés, tandis que d'autres ne sont pas utilisés selon leur pleine capacité.
- Le Canada compte parmi les pays les plus urbanisés du monde, et l'infrastructure sous-jacente n'arrive pas à suivre le rythme. Il n'est pas étonnant que l'engorgement urbain ait une incidence sur la compétitivité des principaux centres économiques du Canada. L'engorgement compromet l'accessibilité des aéroports et des ports, le ramassage et la livraison de marchandises, les délais de livraison juste à temps, de même que les activités commerciales. Par conséquent, non seulement la consommation de carburant et les émissions de polluants atmosphériques

**Le saviez-vous?**

Quarante pour cent du PIB du Canada est directement relié au commerce. En 2000, des marchandises et des services représentant plus de 1,6 milliard de dollars ont franchi chaque jour la frontière entre le Canada et les États-Unis.



et de gaz à effet de serre augmentent-elles, mais en outre, l'efficacité du réseau de transport est réduite dans les grandes agglomérations urbaines.

- Compte tenu du trafic restreint dans les régions rurales et éloignées, il est difficile d'assumer les coûts liés à l'infrastructure et aux services de transport.
- Nous devons commercialiser les innovations canadiennes en matière de transport sur les marchés national et international, en mettant en valeur les compétences techniques et en favorisant la mise en œuvre de projets pilotes et la mise en application répandue des leçons tirées. Nous devons veiller à ce que la législation appuie l'adoption de technologies susceptibles d'améliorer la productivité de l'industrie.
- À mesure que la population vieillira, une proportion croissante et importante de Canadiens handicapés exigeront des services de transport qui répondent à leurs besoins.

Afin de relever ces défis, le Ministère élabore des politiques et des stratégies et effectue de la recherche connexe, en vue de la mise en œuvre de nouvelles initiatives, dont certaines entraîneront peut-être l'adoption de nouvelles lois ou la modification de lois existantes. Le Ministère continue d'exploiter des aéroports et des ports de régions éloignées, de même que ceux qui n'ont pas encore été cédés. Lorsque le Ministère demeure propriétaire de terres et d'infrastructures, il exerce des responsabilités à ce titre et établit un dispositif approprié de contrôle et de coordination de réseau. Divers programmes appuient les objectifs liés à la croissance économique et au développement social.

### 2.3.2 L'environnement canadien

**Le saviez-vous?**

Conduire à 100 km/h, plutôt qu'à 120 km/h, vous permet de réduire votre consommation de carburant de 20 %. La baisse de la consommation de carburant entraîne une réduction de la quantité de polluants atmosphériques.

Les Canadiens exigent un réseau de transport sécuritaire et efficace; toutefois, ils veulent également un environnement sain. L'établissement d'un équilibre entre ces exigences économiques et sociales et la nécessité de protéger l'environnement constitue l'élément fondamental de la notion de développement durable, qui détermine l'orientation du programme en matière de transports sur le plan environnemental.

Nous savons que le transport est un élément essentiel du tissu économique et social du pays. Cependant, nous savons également que le transport a des conséquences environnementales considérables, qui se répercutent sur la qualité de l'air, de l'eau et de la terre. Ces conséquences englobent les émissions de gaz à effet de serre (GES), l'utilisation accrue de ressources non renouvelables, la pollution de l'air et de l'eau et la pollution par le bruit, ainsi que la perte de terres agricoles et de l'habitat faunique.

Transports Canada fait face à un certain nombre de défis, en ce qui a trait à la protection de l'environnement physique et à la détermination du programme en matière de transports des prochaines années. Le changement climatique, de

même que l'assurance d'un air pur et de la qualité de l'eau constituent des questions prioritaires, qui ont une portée internationale.

Voici quelques-uns des principaux défis.

- Les transports constituent la plus importante source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et représentent environ le quart du total des émissions produites au Canada. Environ les deux tiers des émissions de GES liées aux transports proviennent des villes. Dans le secteur des transports, les émissions augmentent rapidement; si nous ne prenons pas d'autres mesures, elles pourraient dépasser les niveaux de 1990 de 32 % d'ici 2010 et de 53 %, d'ici 2020.
- Les émissions atmosphériques contribuent à la pollution de l'air et au smog, entre autres, qui peuvent avoir de graves conséquences sur l'environnement et sur la santé humaine. Les transports représentent approximativement 52 % des émissions d'oxyde d'azote (NOx), 40 % des émissions de monoxyde de carbone (CO), 20 % des émissions de composés organiques volatils (COV), cinq pour cent des émissions d'oxyde de soufre (SOx) et cinq pour cent des émissions de particules, qui constituent les principaux éléments du smog urbain.
- Les tendances relatives aux transports révèlent une augmentation de la circulation routière, de même qu'une croissance des industries du transport aérien et du camionnage pour compte d'autrui. Tandis que le rendement du carburant s'améliore, il ne suit pas le rythme de l'augmentation annuelle de l'utilisation du réseau de transports. La gestion des conséquences de cette tendance exigera des changements sur le plan du comportement, de même qu'un perfectionnement de la technologie.
- Les activités liées au transport contribuent à la pollution de l'eau par le biais du rejet d'effluents et de déchets solides. Le déversement et les fuites de carburant, de pétrole et de sous-produits de déchets dangereux peuvent entraîner la contamination des eaux de surface et souterraines.

Afin de relever ces défis et de promouvoir l'établissement d'un réseau de transport durable, Transports Canada continuera d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et des programmes qui contribueront au développement durable et favoriseront la mise en place d'un réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement destiné aux Canadiens. Comme l'établissement d'un réseau de transport durable constitue une responsabilité commune, Transports Canada collaborera avec d'autres ministères, d'autres niveaux de gouvernement, les entreprises, des partenaires nationaux et internationaux, les intervenants, ainsi que le grand public, afin de mettre ce type d'initiatives en œuvre.

Pour de plus amples renseignements sur les transports et l'environnement, consultez notre site Web, à l'adresse : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/menu.htm

### 2.3.3 La force et la sécurité des collectivités canadiennes et la santé des Canadiens

Des collectivités fortes et sûres constituent un élément essentiel de notre tissu social. Elles jouent un rôle crucial dans la démarche visant à garantir la sûreté des Canadiens, de manière à ce qu'ils soient en mesure d'améliorer leurs perspectives d'avenir, de même que celles de leurs familles. Nous l'avons constaté très clairement à la suite des attaques terroristes du 11 septembre 2001. Les Canadiens sont préoccupés – avec raison – par leur sûreté et par celle de leur pays.

Les attentats terroristes survenus aux États-Unis ont démontré les conséquences que peuvent avoir des événements importants liés à la sûreté sur le trafic aérien, routier et maritime. Ces attentats ont révélé l'importance que revêt la sûreté des transports pour la sécurité des Canadiens et pour la prospérité de notre pays. Ces événements ont modifié fondamentalement la perception de la sûreté des transports, de même que la manière dont elle doit être assurée pour tous les modes de transport. L'amélioration de la sûreté exigera un effort collectif continu de la part des entreprises, des travailleurs du secteur des transports, du grand public, ainsi que des gouvernements.

Voici quelques-uns des défis liés à la sécurité et à la sûreté des transports :

- À la suite des événements du 11 septembre, Transports Canada a modifié ses normes de sûreté, afin de tenir compte d'un nouveau type de menace qui touche toutes les formes de transport national et international et continue de les examiner pour les modifier davantage si l'on y décèle des lacunes. Le Ministère continue de collaborer avec les intervenants, afin de déterminer la nécessité de normes nouvelles et renforcées, met en place un cadre en vue de leur mise en œuvre et établit des mécanismes qui permettront d'évaluer leur efficacité.
- Afin de protéger l'intégrité de ses programmes de sécurité, le Ministère trouve des façons d'affecter des ressources aux activités qui favorisent le plus la sécurité, tout en continuant de répondre aux normes établies et aux attentes en matière de services.
- Compte tenu du taux d'attrition des effectifs d'inspecteurs et d'ingénieurs de la sécurité et de la sûreté, attribuable au vieillissement de la main-d'œuvre et à la concurrence du secteur privé, le Ministère doit recruter de nouveaux employés et les maintenir en fonction, afin de garantir l'exécution efficace et continue de son programme de réglementation.
- Les fabricants s'efforcent de produire de l'équipement de transport (aéronefs, locomotives et véhicules à moteur) plus légers, plus silencieux et à plus haut rendement énergétique, afin de tenir compte des préoccupations liées à l'environnement. Cette démarche exige la mise au point et l'utilisation d'une technologie électronique, de structures et de

matériaux perfectionnés. Les spécialistes de la sécurité de Transports Canada doivent s'adapter à l'évolution rapide des exigences en matière de connaissances et de compétences découlant de technologies nouvelles, afin d'être en mesure de régler les préoccupations connexes.

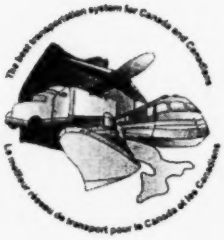
Afin d'offrir aux Canadiens un réseau de transport sûr et sécuritaire, Transports Canada a surtout recours à l'élaboration et à la mise en œuvre de politiques, de programmes et de règlements qui tiennent compte du niveau de risque et de menace défini pour chaque mode de transport. Le Ministère s'efforce donc d'influer sur les pratiques en matière de sécurité et de sûreté des intervenants et veille à ce qu'elles demeurent conformes aux attentes du public. Trois activités principales, c'est-à-dire, l'élaboration de règlements, la coordination et la diffusion externe, visent à appuyer l'objectif en matière de sécurité et de sûreté. Dans le cadre de ses activités liées à l'élaboration de règlements, le Ministère établit et met en œuvre des lois, des règlements, des normes et des politiques. Ses activités de coordination englobent la délivrance de permis, de certificats et d'immatriculations, le contrôle de la conformité à l'aide de vérifications, d'inspections et d'activités de surveillance, de même que la prise de mesures appropriées axées sur l'application des règlements, en cas de non-conformité. Les activités de diffusion externe comportent des initiatives de promotion, d'éducation et de sensibilisation en matière de sécurité et de sûreté.

## 2.4 Les transports et les événements du 11 septembre 2001

De nombreux secteurs de l'industrie du transport ont été touchés par les événements du 11 septembre 2001; cependant, le transport aérien a sans aucun doute subi les plus lourdes conséquences. Dans l'heure qui a suivi les événements, Transports Canada avait collaboré avec NAV CANADA, le ministère de la Défense nationale, la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, les administrations aéroportuaires, et transporteurs aériens les de l'ensemble du pays, afin de protéger l'espace aérien canadien contre le risque d'autres attaques terroristes. Tous les vols pour le transport de passagers, de courrier et de marchandises ont été touchés. Un total de deux cent vingt-quatre avions, qui transportaient quelque 33 000 passagers, ont été déroutés des États-Unis vers le Canada, plus précisément vers l'est du Canada, pour plus de la moitié.

Tandis que nous nous apprêtions à rouvrir l'espace aérien canadien, la sûreté a été renforcée dans les aéroports et dans d'autres points de l'ensemble du pays. Un nombre important de mesures de sûreté renforcées ont été élaborées et mises en œuvre au Canada avant que le trafic aérien ne soit rétabli. Ces mesures ont été élaborées de concert avec les autorités américaines (essentiellement, la FAA), d'autres ministères et organismes gouvernementaux et les principaux intervenants. De plus, afin d'accroître

Pour de plus amples renseignements sur les mesures que prend le gouvernement du Canad afin d'améliorer la sûreté des Canadiens et la sécurité du réseau de transport canadien, consultez le site : www.tc.gc.ca/dossiers/suretedestransports/menu.htm. Ce site comporte également un lien vers le site Web du Budget fédéral 2001, ainsi qu'avec d'autres sites qui contiennent des renseignements sur la lutte contre le terrorisme.



encore davantage la sûreté du transport aérien, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) approuvera un plan d'action, au cours de 2002. Cependant, les événements du 11 septembre ont également eu une incidence sur d'autres modes de transport, y compris le transport maritime et le transport routier. Les activités du secteur du camionnage transfrontalier ont été considérablement touchées, à cause de retards aux principaux postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis. En outre, la préoccupation du public en ce qui a trait à la possibilité d'autres menaces a accentué la baisse de l'activité dans le secteur du transport aérien international, déjà amorcée compte tenu du ralentissement économique.

☞ Pour obtenir de plus amples renseignements sur les mesures mises en œuvre afin d'améliorer la sûreté des transports à long terme, consultez la section intitulée *Amélioration du programme de sûreté*, à la page 21.

# 3.0 Rendement du Ministère

## 3.1 Mesurer la réalisation de nos objectifs stratégiques

La réalisation des objectifs stratégiques de Transports Canada dépend du rendement des quatre secteurs d'activités. Que ce soit par l'élaboration de politiques et de lois ou par l'exécution des services et des programmes, le travail des secteurs d'activités a des incidences sur les objectifs en matière de sécurité, d'économie et d'environnement. À chacun des objectifs stratégiques sont associés des résultats définitifs (résultats clés) que nous prévoyons mesurer avec le temps afin d'avoir une idée de la réalisation de nos objectifs. Les résultats définitifs peuvent être reliés à un ou à plusieurs secteurs d'activités, ce qui permet de faire le pont entre les secteurs d'activités et les objectifs stratégiques, ainsi que de classer le travail de chaque secteur d'activités en fonction de la contribution *primaire* et *secondaire* aux objectifs.

| **Thèmes gouvernementaux** | | |
|---|---|---|
| ***La vigueur des collectivités canadiennes*** | ***Les avenues de développement économique et l'innovation au Canada*** | ***L'environnement au Canada*** |
| **Objectifs stratégiques ministériels** | | |
| Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr | Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada | ***Protéger l'environnement physique*** |
| **Résultats définitifs** | | |
| • Protection de la vie, de la santé et de la propriété.<br>• Grande confiance du public quant à la sécurité et la sûreté de notre réseau de transport. | Un réseau de transport intégré et intermodal à la fois :<br>• efficient, efficace, viable, abordable et accessible;<br>• adapté aux besoins des utilisateurs et des collectivités;<br>• concurrentiel et harmonisé, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale. | • Réseau de transport plus respectueux de l'environnement pour les Canadiens.<br>• Réductions des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution provenant du secteur des transports.<br>• Prévention et atténuation des dégâts sur l'environnement attribuables aux activités de transport. |
| **Dépenses nettes liées aux ressources en 2001-2002 pour chaque objectif stratégique [1]** | | |
| 512 millions de dollars | 646 millions de dollars | 35 millions de dollars |
| **Contribution des secteurs d'activités – Primaire (P) ou secondaire (S)** | | |
| Sécurité et Sûreté (P)<br>Programmes et Cessions (S) | Politiques (P)<br>Programmes et Cessions (P)<br>Sécurité et Sûreté (S) | Programmes et Cessions (P)<br>Sécurité et Sûreté (S) |
| Administration ministérielle contribue indirectement à tous les objectifs stratégiques | | |

1. Les dépenses nettes en ressources de 2001-2002 sont liées aux objectifs stratégiques en fonction d'une évaluation raisonnable afin de donner une idée de l'ampleur des dépenses engagées pour obtenir les résultats. Notez que l'objectif économique tient compte des sociétés d'État.

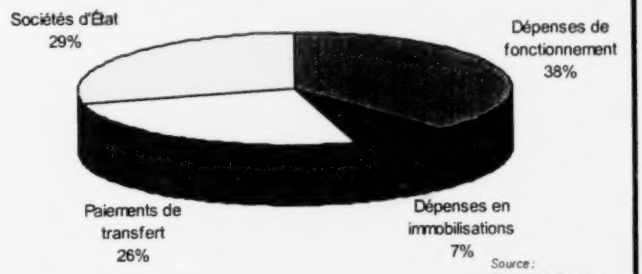
## 3.2 Aperçu des dépenses du Ministère

Les dépenses brutes de Transports Canada pour l'exercice de 2001-2002 se chiffrent à 1,5 milliard de dollars. La figure 2 montre ces dépenses par type de dépenses et par secteur d'activités.

Les frais d'exploitation bruts, s'élevant à 589 millions de dollars, représentent la partie principale (38 %) du total des dépenses. Cinquante-huit pour cent de cette somme sert à payer le salaire des employés et les avantages prévus par la loi. Le reste sert à couvrir les autres coûts, tels que les services professionnels associés à l'informatique, à la formation et à l'apprentissage, ainsi que les déplacements, l'entretien et les services publics. Bien que ces données ne soient pas illustrées dans le graphique 2, plus de la moitié des frais d'exploitation de Transports Canada ont été payés à l'aide de recettes réutilisables.

Pour de plus amples renseignements sur les recettes, consultez la page 62.

**Graphique 2 - Dépenses brutes par type de dépenses**




Environ 440 millions de dollars, c'est-à-dire, 29 % des dépenses brutes, sont affectés à des sociétés d'État, notamment, Via Rail, Marine Atlantique et Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain.

Pour obtenir une description des sociétés d'État, consultez le *Budget principal des dépenses 2001-2002, Partie I et Partie II.*

De plus, 394 millions de dollars, soit 24 %, ont été injectés dans les subventions et des contributions (paiements de transfert). Voici quelques-uns des éléments les plus importants :

Vous trouverez des tableaux financiers détaillés, ainsi que de plus amples renseignements sur les dépenses par secteur d'activités à l'annexe 1.

- 99 millions de dollars destinés à alléger le fardeau des transporteurs aériens et des transporteurs aériens à services spéciaux canadiens, afin de les aider à essuyer les pertes directes découlant de la fermeture de l'espace aérien du Canada, à la suite des attentats du 11 septembre;
- subvention de 48 millions de dollars pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland;
- 43 millions de dollars pour le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires;
- 34 millions de dollars destinés à l'aménagement de la route transcanadienne à Terre-Neuve;
- 29 millions de dollars consacrés à l'accroissement des services de police de sûreté dans les aéroports et des pratiques de vérification à l'embarquement, ainsi qu'à l'installation de matériel de détection des explosifs dans les aéroports canadiens;

- subvention de 23 millions de dollars à la province de la Colombie-Britannique pour le transport des passagers et des marchandises par traversier;
- 22 millions de dollars pour le Fonds de transfert des ports.

Les dépenses reliées aux projets d'immobilisations de Transports Canada s'élèvent à 111 millions de dollars, seulement 7 % du total des dépenses brutes, et touchent divers projets d'entretien et d'environnement.

## 3.3 Réalisations en matière de rendement par objectif stratégique

### 3.3.1 Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr

**Résultats définitifs**

- Protection de la vie, de la santé et de la propriété.
- Grande confiance du public quant à la sûreté et à la sécurité de notre réseau de transport.

**Total des dépenses nettes**

Prévues : 384 M $
Autorisations : 529 M $
Réelles : 512 M $

En 2001, le Canada a obtenu un rendement satisfaisant, en ce qui a trait à la sécurité des transports. Le Tableau 2 présente les dernières statistiques touchant les accidents et les accidents mortels liés aux transports, par mode de transport, comparativement à la moyenne quinquennale antérieure. Par rapport à 2000, le nombre d'accidents a diminué dans les secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime. De fait, le nombre d'accidents impliquant des aéronefs immatriculés au Canada n'a jamais été aussi bas depuis les 25 dernières années. Le plus récent chiffre relatif au nombre d'accidents mortels de la route (année civile 2000) révèle une légère augmentation comparativement à 1999, tandis que le nombre d'accidents touchant le transport de marchandises dangereuses a diminué au cours des deux dernières années. Il y a lieu de se réjouir de la baisse du nombre d'accidents liés au transport aérien, maritime et ferroviaire, de même qu'au transport de marchandises dangereuses (TMD) en 2001, comparativement à la moyenne quinquennale antérieure.

**Tableau 2 - Accidents de transport et accidents mortels par mode et transport de marchandises dangeureuses (TMD) pour 2001, 2000 et la moyenne quinquennale (1996-2000)**

| | Aérien | Maritime | Ferroviaire | Routier | TMD |
|---|---|---|---|---|---|
| Accidents | | | | | |
| 2001 | 295 | 517 | 1 060 | 158 528 | 439 |
| 2000 | 321 | 525 | 1 064 | 153 720 | 475 |
| Moyenne quinquennale | 349 | 587 | 1 138 | 156 698 | 458 |
| Accidents mortels | | | | | |
| 2001 | 61 | 33 | 99 | 2 917 | 0 |
| 2000 | 63 | 31 | 87 | 2 969 | 2 |
| Moyenne quinquennale | 73 | 31 | 104 | 3 082 | 2 |

Une fraction du nombre d'accidents de 2001 est basée sur une estimation.

Les statistiques sur les accidents routiers sont celles de 2000 et 1999 et la moyenne 1995-1999, puisqu'elles sont les plus récentes statistiques disponibles.

Les accidents de la route désignent les collisions qui font des victimes, ce qui exclut les collisions qui ne causent que des dommages matériels.

Les données maritimes font référence à la somme des accidents de navires et les accidents sur les navires.

*Source : Transports Canada, basé sur des données du Bureau de la sécurité des transports; Statistiques sur les collisions de la route au Canada 2000 - TP3322; Transports Canada, Système d'information sur les accidents concernant les marchandises dangereuses*

Le nombre d'accidents mortels constitue également un indicateur de la sécurité des transports. Le nombre d'accidents mortels liés au transport aérien a légèrement diminué comparativement à 2000. Le nombre d'accidents mortels a augmenté de six pour cent dans le secteur maritime et de 14 %, dans celui du transport ferroviaire, essentiellement en raison d'une hausse de 24 % du nombre d'incidents mortels aux passages à niveau. Cependant, le nombre d'incidents mortels est demeuré inférieur à la moyenne quinquennale dans les secteurs du transport aérien, ferroviaire et routier, de même que dans celui du transport de marchandises dangereuses.

Il faut souligner que les chiffres relatifs aux accidents et aux incidents mortels ne tiennent pas compte des circonstances particulières propres à chaque mode de transport, pas plus qu'ils n'illustrent le niveau d'activité ou l'exposition au risque. La comparaison des chiffres relatifs aux divers modes doit être abordée avec prudence. Les taux d'incidents visent à tenir compte du niveau d'activité propre à chaque mode.

Le Tableau 3 vise à établir une comparaison entre les taux d'incidents actuels et la moyenne quinquennale antérieure, par mode de transport. Cependant, compte tenu du caractère restrictif des données, nous pouvons établir une comparaison touchant le transport aérien uniquement, où une tendance à la baisse se dégage nettement. Nous ne disposons pas d'une moyenne quinquennale relative au transport ferroviaire ni au transport routier, car, pour la première fois, le taux d'accidents ferroviaires englobe, en guise de mesure de l'activité, les kilomètres représentés par les voies principales et les manœuvres réseau en terminal, et le taux d'accidents d'automobiles est fondé sur le nombre de véhicules-kilomètres, à titre de mesure de l'activité.

**Tableau 3 - Ratio sur les accidents de transport pour 2001, 2000 et la moyenne quinquennale (1996-2000)**

| | Aérien[1] | Maritime[2] | Ferroviaire[3] | Routier[4] |
|---|---|---|---|---|
| Accidents | | | | |
| 2001 | 7.6 | 2.8 | 11.8 | N/A |
| 2000 | 7.5 | 3.1 | 11.8 | 5.1 |
| Moyenne quinquennale | 8.8 | N/D | N/D | N/D |

Nota: Estimation préliminaire pour 2001

1) Par tranche de 100 000 heures de vol (aéronefs immatriculés au Canada seulement)

2) Par tranche de 1 000 voyages de navires commerciaux (d'après les données sur le trafic prévu en 2001)

3) Par tranche de million de trains-miles et trains-miles parcourus dans les triages

4) Par tranche de 10 million véhicule-kilomètres (seules les données relatives à 2000 étaient disponibles)

*Source : Bureau sur la sécurité des transports (BST); Statistique Canada; Transports Canada*

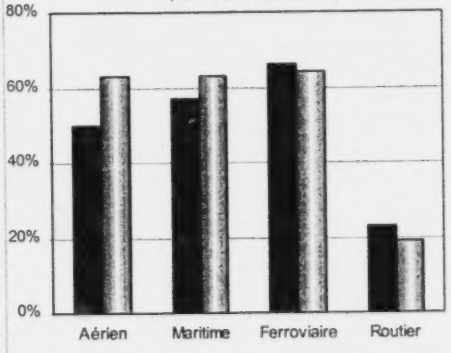
Ces mesures globales fournissent un point de référence pour les besoins de l'interprétation des statistiques relatives aux incidents; cependant, chaque mesure comporte des limites inhérentes. Dans le secteur du transport ferroviaire, par exemple, le taux d'accidents était traditionnellement surévalué, parce que la mesure de l'activité tenait compte uniquement de l'activité sur les voies principales, et non pas de l'activité dans les cours de triage, sur les embranchements ou sur les voies de service. Plus de la moitié

des accidents ferroviaires surviennent ailleurs que sur les voies principales. Les taux contenus dans le Tableau 3 illustrent les éléments relatifs aux voies principales et ceux qui ne touchent pas celles-ci. En ce qui concerne le transport maritime, la mesure des mouvements de navires est restreinte aux navires de commerce de plus de 15 tonnes de jauge brute, sauf les bateaux de pêche. De même, le taux d'accidents relatif au transport aérien peut varier considérablement, selon qu'il est mesuré en fonction du nombre d'heures de vol, des mouvements d'aéronefs ou du nombre de permis.

Une enquête de mars 2002 réalisée pour le Ministère par les Associés de recherche Ekos a permis de recueillir les perceptions des Canadiens en ce qui concerne les tendances en matière de sécurité des transports, à l'aide de questions qui portaient sur les quatre dernières années. Le graphique 3 confirme une tendance établie relative au transport maritime, ferroviaire et routier, c'est-à-dire que le transport routier est considéré comme moins sécuritaire que les autres modes de transport; en effet, 23 % seulement des Canadiens estiment que le transport routier est très sécuritaire en 2002; 66 % attribuent cette cote au transport ferroviaire et 57 %, au transport maritime. En ce qui concerne le transport aérien, la proportion de Canadiens qui le considèrent comme très sécuritaire a chuté comparativement au niveau antérieur au 11 septembre, passant de 63 % à 50 %.

**Graphique 3 - Sécurité des modes de transports**

Q : Comment quoteriez-vous la sécurité de chacun des modes de transports suivant?
(% « Très sécuritaire »)

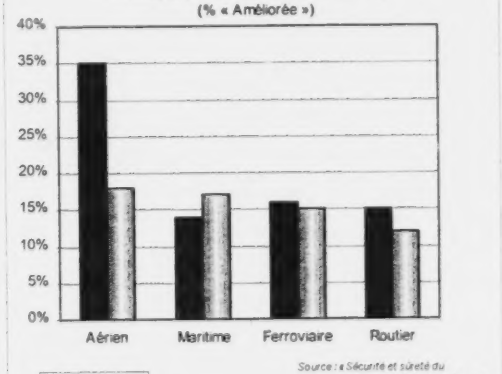



*Source : « Sécurité et sûreté du transport aérien », Ekos Research, mars 2002*

Cependant, le graphique 4 révèle qu'un pourcentage beaucoup plus important de Canadiens estiment que la sécurité du transport aérien s'améliore comparativement à ce qu'elle était avant le 11 septembre; cette distinction n'est pas observée en ce qui a trait aux autres modes de transport. Ces observations confirment que les événements du 11 septembre ont sensibilisé davantage les

**Graphique 4 - Sécurité des transports comparativement au passé**

Q : Comparativement à trois ans passés, pensez-vous que la sécurité de...au Canada s'est améliorée?
(% « Améliorée »)




*Source : « Sécurité et sûreté du transport aérien », Ekos Research, mars 2002*

📖 Pour vous renseigner sur l'enquête de la société EKOS, consultez le document intitulé *The Safety and Security of Air Travel*, publié par EKOS Research, en mars 2002.

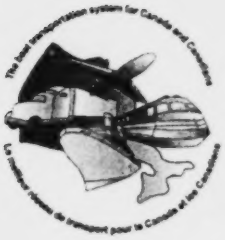
Canadiens aux risques liés au transport aérien. En même temps, elles dénotent une confiance du public à l'égard des mesures prises afin d'améliorer la sécurité.

L'enquête de mars 2002 des Associés de recherche Ekos comportait également des questions relatives aux mesures de sûreté accrues mises en œuvre dans les aéroports et à bord des avions. L'enquête a révélé que, bien qu'environ les trois quarts des Canadiens soient préoccupés par la sûreté, ils ne choisissent pas d'autres modes de transport. De plus, les Canadiens sont bien renseignés au sujet des nouvelles mesures et les considèrent comme justifiées, efficaces et, vraisemblablement, permanentes. Ils acceptent les retards; cependant, ils éprouvent des réticences liées au respect de la vie privée, en ce qui a trait à la fouille à la main des valises.

L'un des principaux défis relatifs à l'évaluation de la confiance du public quant aux transports a trait au fait que les questions de la sécurité et de la sûreté sont interreliées dans l'esprit du public et qu'en général, les sondages d'opinion public antérieurs n'établissaient pas de distinction explicite entre elles. Afin d'améliorer la validité et la fiabilité de la surveillance des perceptions du public, le Ministère perfectionne les définitions et modifie les questions. De plus, il effectuera des sondages d'opinion publique plus réguliers, dans le cadre de la conception de programmes, des communications et de la prise de décisions stratégiques.

### AMÉLIORATION DU PROGRAMME DE SÛRETÉ

Transports Canada a réagi d'une manière rapide et décisive aux événements du 11 septembre. Ainsi que nous l'avons déjà souligné, on a immédiatement fermé l'espace aérien canadien; en outre, 224 avions provenant du monde entier et transportant plus de 33 000 passagers ont été déroutés vers des aéroports canadiens. Grâce à une coordination étroite et efficace avec l'industrie, ses associations et les gouvernements étrangers, les vols déroutés, de même que les vols réguliers nationaux et internationaux, ont repris rapidement, d'une manière sûre et sécuritaire. Dans les jours qui ont suivi, le service aérien a été rétabli, appuyé par des mesures de sûreté accrues, notamment, une carte-photo d'identité obligatoire, une fouille plus poussée des bagages à main et l'interdiction de certains objets. Les portes du poste d'équipage de tous les avions affectés à des vols passagers de transporteurs aériens canadiens sont demeurées verrouillées pendant toute la durée du vol, et une fois le service rétabli à destination de Washington D.C., des agents protecteurs d'aéronefs ont été affectés à bord de tous les avions d'Air Canada à destination du Reagan National Airport. Le programme d'affectation d'agents protecteurs d'aéronefs a été élargi et comprend maintenant certains vols intérieurs et internationaux.



Outre la réaction immédiate, Transports Canada a mis sur pied le Comité consultatif sur la sûreté aérienne en octobre 2001afin de continuer à consulter les parties intéressées sur la question de la sécurité aérienne à la lumière de l'évolution du contexte de la sûreté. De plus, d'autres initiatives destinées à améliorer la sûreté du transport aérien totalisant 2,2 milliards de dollars ont été annoncées dans le cadre du budget fédéral de décembre 2001. Parmi celles entreprises jusqu'ici figurent les suivantes :

INITIATIVES LÉGISLATIVES. De plus, Transports Canada a jeté les bases de mesures axées sur l'amélioration à long terme du réseau de transport canadien. Les initiatives législatives comportent l'adoption de la *Loi sur la sécurité publique*, dans le but de prévenir les attaques terroristes, de réagir rapidement aux menaces importantes et de préciser et de mettre à jour les pouvoirs en matière de sûreté aérienne. En vertu de modifications apportées à la *Loi sur l'aéronautique*, des renseignements touchant les passagers et l'équipage peuvent être transmis directement par les transporteurs aériens à un État étranger, à des fins de sûreté. Un nouveau règlement exige l'installation d'un dispositif de verrouillage interne sur les portes du poste de pilotage, ainsi que de nouveaux dispositifs anti-intrusion. De plus, le Ministère a contribué à l'élaboration de la *Loi antiterroriste*, qui modifie le *Code criminel* et d'autres lois axées sur la lutte contre le terrorisme.

Pour de plus amples renseignements sur les initiatives législatives, consultez les sites : www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2002/02_gc001f.htm

www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2001/01_h160f.htm

www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2002/02_h040f.htm

CONTRÔLE ET APPLICATION. Transports Canada a augmenté sa capacité de contrôler la conformité et d'appliquer les règlements et les normes. Il a affecté trois millions de dollars pour des inspecteurs de sûreté supplémentaires en vue d'augmenter les activités d'inspection, de contrôle et de vérification du système de sûreté du transport aérien et de superviser à l'échelle nationale les nouvelles exigences améliorées concernant la sécurité. Il a également travaillé avec le gouvernement des États-Unis en vue d'élaborer des processus et des instruments de vérification de l'équipement servant aux contrôles de sûreté.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN . L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), un fournisseur important de services de sûreté aérienne, a été établie le 1er avril 2002. Cette société d'État sans but lucratif est tenue de rendre compte au ministre des Transports de l'observation ou du dépassement des normes établies par les règlements fédéraux. Elle est chargée du contrôle des passagers et de leurs effets avant l'embarquement, de la délivrance d'attestations aux agents de contrôle, de l'achat et de l'exploitation de l'équipement servant aux contrôles de sûreté, dont les systèmes de détection des explosifs, du financement de la police des aéroports en rapport avec la sûreté dans l'aviation civile et d'un programme élargi d'agents protecteurs d'aéronefs à bord des aéronefs.

Vous trouverez de l'information sur l'ACSTA sur le site : www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2002/02_h035f.htm

TECHNOLOGIES DE POINTE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ. Le Ministère s'est orienté vers l'utilisation de technologies de pointe pour améliorer la sûreté aérienne.

Le gouvernement du Canada a annoncé qu'il contribuera plus d'un milliard de dollars au cours des cinq prochaines années pour l'achat, l'installation et l'entretien de nouveaux systèmes de détection des explosifs à divers aéroports canadiens et qu'au moins 220 millions de dollars seraient dépensés en 2002-2003. On prévoit que cet équipement sera installé aux aéroports qui desservent 99 pour cent des passagers aériens au Canada. En octobre 2001, un investissement initial de 55,7 millions de dollars a été approuvé pour l'achat et l'installation de systèmes de détection des explosifs ainsi que pour la formation connexe. Les systèmes en question ont été installés avec succès et sont utilisés pour le contrôle des passagers et de certains bagages enregistrés. Le Ministère a en outre accéléré la mise en place du Système informatisé de dactyloscopie de Transports Canada (SIDTC), conçu pour simplifier le processus d'obtention des autorisations de sécurité nécessaires pour avoir accès aux zones réglementées des aéroports. Le Ministère continue d'évaluer les avantages, en matière de sûreté, d'autres technologies de pointe, comme la biométrie.

CAPACITÉ EN MATIÈRE DE RENSEIGNEMENTS. L'évaluation en temps utile des renseignements concernant la sûreté est essentielle. Transports Canada a augmenté sa capacité de déterminer les menaces potentielles et les moyens de s'y attaquer par le truchement d'un réseau renforcé de renseignements avec d'autres ministères, d'analystes supplémentaires et de technologies de communication plus avancées.

FORMATION ET SENSIBILISATION. Un certain nombre de programmes de formation et de campagnes de sensibilisation ont été mis en œuvre. Par exemple, le Programme de sensibilisation aux contrôles avant embarquement, destiné aux agents des services des passagers des lignes aériennes, donne un aperçu des changements apportés aux mesures de sûreté depuis le 11 septembre; il devrait toucher environ 7 500 agents travaillant dans les aéroports du Canada. Plus d'un million d'exemplaires de la brochure intitulée *En avez-vous vraiment de besoin?*, conçue en collaboration avec l'industrie et le Comité consultatif canadien de sensibilisation à la sûreté aérienne, ont été distribués à des lignes aériennes et des agences de voyage. La campagne intitulée *La sécurité en vol, ça commence au sol,* a atteint le public au moyen d'affiches, de brochures et de messages à la radio, et des communiqués concernant la sûreté aérienne ont été diffusés par Weather Network et MétéoMédia.

LA SÛRETÉ DANS D'AUTRES MODES. Transports Canada a également entrepris des initiatives de sûreté dans d'autres modes de transport. En plus du Comité consultatif sur la sûreté aérienne, d'autres comités interministériels ont été formés pour se pencher sur les nouvelles questions liées à la sûreté. Le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime examine tous les aspects de la sûreté maritime et portuaire et l'Équipe nationale de sûreté routière, qui inclut des représentants de l'Alliance canadienne du camionnage

et des provinces, examine les questions relatives à la sûreté routière et à celle de l'infrastructure. Ces initiatives sont décrites plus en détail ci-dessous.

Le Ministère a procédé à plus de 500 visites auprès de transporteurs canadiens de matières qui seraient très dangereuses en cas de déversement. Cette initiative a été bien reçue en raison du moment et du contenu du message, et les expéditeurs ont été davantage sensibilisés aux questions concernant la sûreté du transport des marchandises dangereuses. Le Ministère continue de partager ses compétences relatives aux marchandises dangereuses avec d'autres ordres de gouvernement, des services d'incendie et des autorités policières, en particulier en rapport avec les interventions en cas d'urgence et l'état de préparation.

Les précautions de sûreté ont été renforcées dans le transport terrestre aux postes frontaliers. Les véhicules traversant la frontière canado-américaine ont fait l'objet d'une inspection complète par les agents américains immédiatement après le 11 septembre. Une équipe nationale de la sûreté routière, organisée pour s'attaquer aux questions de sûreté relatives à l'infrastructure, aux conducteurs et aux véhicules, a communiqué avec les exploitants de ponts et de tunnels, a coordonné la participation fédérale liée aux délais aux frontières et a examiné avec ses homologues américains les questions de sûreté et l'élaboration d'une stratégie pour le renforcement de l'identification de sûreté relative aux permis de conduire. En décembre 2001, le Canada et les États-Unis ont signé la *Déclaration sur la frontière intelligente*, qui sert de cadre pour les dispositions visant à garantir la sûreté des gens, des biens et de l'infrastructure ainsi que pour l'échange de renseignements sur l'application.

Les administrations portuaires ont augmenté les précautions de sûreté, ont mis en place des patrouilles de sûreté et une surveillance, ont amélioré l'éclairage et les clôtures, ont mis en place de l'équipement pour le contrôle des cargaisons ainsi que des cartes d'accès pour les travailleurs des ports et ont amélioré la liaison avec les services policiers locaux et les autorités américaines. Par l'entremise du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, le Canada et les États-Unis ont collaboré en vue de mettre à jour les procédures des contrôles de sûreté concernant les navires entrant dans la système de la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs. De plus, les protocoles d'arraisonnement ont été modifiés afin d'améliorer les mesures à prendre face à toute menace avant que les navires parviennent au port. Par exemple, les avis d'arrivée pour les bâtiments entrant dans les eaux canadiennes ont été augmentés de 24 à 96 heures et l'on a amélioré les dispositions relatives à la sûreté pour le secteur des paquebots de croisière. Cela comprend la présence accrue de policiers à certains ports durant la saison touristique ainsi que le contrôle de tous les passagers montant à bord d'un paquebot de croisière à un port canadien, de leur bagage à main et de sacs de voyage choisis au hasard.

## ACCENT MIS SUR L'EXÉCUTION DES PROGRAMMES DE SÉCURITÉ

GESTION DES RISQUES. Les programmes de sûreté et de sécurité du Ministère ont, en général, adopté une approche systémique et intégrée de la gestion des risques. Dans le domaine de la sécurité maritime, les quatre administrations de pilotage ont approuvé une méthode fondée sur les risques pour la prise des décisions. En ce qui concerne la sécurité dans l'aviation civile, des données obtenues à partir des activités de surveillance et d'application ont été utilisées pour déterminer les objectifs relatifs aux risques. En ce qui a trait à la sécurité ferroviaire, une politique portant sur la gestion des risques et les instruments de mesure du rendement améliore la planification et l'exécution des programmes. Dans l'ensemble, le Ministère continue d'investir dans la collecte, la communication et la qualité des données sur la sécurité en vue d'améliorer la supervision de la sécurité et les stratégies concernant la conformité.

RAGE DE L'AIR. Les événements du 11 septembre ont retardé la mise en place de règlements pour répondre aux incidents de rage de l'air. Toutefois, une initiative de sensibilisation à la rage de l'air lancée parmi les principales parties intéressées a mené à une réponse plus positive du système juridique, car les attentes de la société ont été mieux déterminées et comprises. En outre, une brochure intitulée *Passagers indisciplinés des entreprises de transport aérien — L'intervention de la police — Guide d'information à l'intention du personnel des entreprises de transport aérien au Canada* a été distribuée aux exploitants et employés des lignes aériennes pour les aider à s'occuper plus efficacement des incidents de rage de l'air.

Vous trouverez davantage de renseignements sur la rage de l'air dans le site : www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2001/01_H060f.htm

CHEMINS DE FER. En mai 2001, on a ordonné à l'industrie ferroviaire de réviser le *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* pour améliorer la sécurité dans la manutention des aiguillages dans les territoires sans système de signaux de trains. Approuvé en décembre 2001, le nouveau Règlement porte sur les réductions de vitesse à l'approche des signaux, la procédure de communication pour confirmer la position d'un aiguillage et la procédure pour la manutention des aiguilles de voie principale; ce nouveau Règlement a permis de réduire immédiatement de moitié le nombre des incidents dus à des aiguillages. En outre, le Ministère aide l'industrie à améliorer la sécurité en trouvant des solutions de remplacement peu coûteuses pour la signalisation relative aux aiguillages et en proposant des endroits pour les essais. Il travaille de plus avec l'Association des chemins de fer du Canada sur un contrat financé conjointement et visant à déterminer les facteurs humains contribuant au fait que des aiguilles sont mises dans la mauvaise position, à examiner des systèmes de contrôle canadiens et à élaborer un protocole officiel permettant aux sociétés ferroviaires de déterminer elles-mêmes les lacunes et de les corriger.

Vous trouverez des renseignements sur les mesures visant à améliorer la sécurité ferroviaire dans le site : www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2001/01_h150f.htm

CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT. Dans le cadre de son Programme de contrôle par l'État du port, Transports Canada a inspecté 1 197 bâtiments en 2001 – ce qui représente le plus grand nombre d'inspections jamais effectuées et correspond à environ 30 % des bâtiments faisant escale dans les ports canadiens. Le programme protège la vie de Canadiens, les biens et le milieu marin contre un transport non conforme aux normes en inspectant les bâtiments étrangers pour garantir la conformité aux principales conventions internationales concernant le transport maritime. Le tableau 4 indique que 63 % des bâtiments détenus (58 sur 92) étaient des vraquiers, une tendance qui a été constante.

Vous trouverez des renseignements sur le Programme de contrôle par l'État du port dans le site : www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/TP13595/Rapport-annuel-2001.htm

Un meilleur ciblage et des programmes d'inspection spéciaux pour les vraquiers et les navires-citernes ont contribué à une amélioration de la sécurité des navires étrangers entrant dans les ports canadiens. Le pourcentage des navires ayant des lacunes a diminué très légèrement, passant de 54 % en 2000 à 53 % en 2001, bien que seulement 8 % de ces bâtiments aient été détenus en 2001 alors que 10 % l'avaient été en 2000.

**Tableau 4 - Navires détenus par type**

| | |
|---|---|
| Vraquiers | 63% |
| Transporteurs de marchandises sèches généraux | 10% |
| Navires-citernes non-spécifiés | 8% |
| Navires-citernes transporteurs de produits chimiques | 7% |
| Porte-conteneurs | 4% |
| Navires-citernes transporteurs de produits pétroliers | 4% |
| Autres | 4% |

*Source : Sécurité maritime, Contrôle des navires par l'État du port, Rapport annuel 2001*

Parmi l'ensemble des défauts relevés au cours des inspections concernant le contrôle par l'État du port en 2001, le pourcentage le plus élevé (18,3 %) a eu trait aux « engins de lutte contre les incendies ». La « sécurité en général », qui comprend les défectuosités de structure et la corrosion de la structure du navire, a représenté le deuxième pourcentage en importance (15,7 %), et les « engins de sauvetage » et le « matériel de navigation » ont représenté les troisième et quatrième pourcentages en importance (12,6 % et 11,5 % respectivement). Ces quatre catégories de déficiences correspondent à un manque d'entretien des structures et du matériel essentiels à la sécurité de tout voyage; le fait qu'elles se trouvent encore en tête de la liste des problèmes demeure un défi pour le Ministère.

PETITS NAVIRES À PASSAGERS. En réponse aux recommandations faites par le Bureau de la sécurité des transports à la suite du naufrage du *True North II* à Tobermory, en Ontario, en juin 2000, Transports Canada a pris plusieurs mesures pour améliorer la sécurité des petits navires à passagers au Canada. Il a entrepris un examen des règlements et des normes établis pour ces petits navires en vue d'aborder des questions comme l'étanchéité à l'eau, l'imperméabilité et l'envahissement par les hauts. Des modifications ont été apportées au *Règlement sur les petits bâtiments* et au *Règlement sur l'équipement de sauvetage* en vue d'exiger que les passagers reçoivent un exposé sur les mesures de sécurité avant le départ de tout endroit au Canada.

Vous trouverez des renseignements sur les petits bâtiments commerciaux dans le site : www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime/NCE/Petits-navires-commerciaux/menu.htm

En outre, tous les bâtiments de moins de 25 mètres de longueur doivent prendre des dispositions pour que les radeaux de sauvetage embarqués flottent librement en cas de naufrage.

Transports Canada a mis en place un programme de formation pour les inspections des petits navires à passagers et il veut sensibiliser davantage le milieu maritime à la sécurité. Il a de plus amélioré la qualité des inspections, de sorte que les lacunes sont promptement déterminées, signalées et corrigées.

**MODERNISATION DES CADRES RÉGLEMENTAIRES**

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS. La *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, qui a reçu la sanction royale en décembre 2001, est une étape importante dans la modernisation du régime canadien de réglementation des transports. Le nouveau tribunal remplacera le Tribunal de l'aviation civile et servira de recours aux particuliers et aux organisations des secteurs maritime et ferroviaire et de l'aviation civile qui désireront contester des mesures d'application administratives de Transports Canada. La Loi devrait entrer en vigueur d'ici juin 2003.

PASSAGES À NIVEAU. Bien que le nombre des incidents ferroviaires et des décès aux passages à niveau ait considérablement diminué depuis dix ans, l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau et le long des emprises ferroviaires demeure une des principales priorités de Transports Canada et des chemins de fer canadiens. Les intrusions et les passages représentent 95 % de tous les décès liés aux chemins de fer et continuent de constituer des risques en matière de sécurité à la fois pour les chemins de fer et les utilisateurs des routes. Transports Canada met au point de nouveaux règlements en vue d'établir des normes de sécurité plus modernes et de donner des directives claires pour la construction et l'entretien des passages ainsi que le contrôle de l'accès aux voies ferrées. On pourra ainsi mieux déterminer les endroits comportant des lacunes au chapitre de la sécurité et les règlements préciseront les pratiques à employer pour les corriger. En raison de la complexité de ces questions et de la diversité des intervenants, la publication des règlements dans la Gazette du Canada, partie II, a été reportée en décembre 2002.

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE. En vertu du *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* (SGSF), entré en vigueur le 31 mars 2001, toutes les sociétés ferroviaires réglementées par le gouvernement fédéral doivent établir et tenir à jour un SGSF comportant des composantes obligatoires. Les sociétés ferroviaires sont encouragées à intégrer la sécurité dans leurs activités quotidiennes, à s'attaquer aux causes systémiques des accidents et des pertes et à favoriser une plus grande conformité volontaire en matière de sécurité ainsi qu'une responsabilité interne au sein du milieu. Le Règlement est toutefois conforme au cadre d'exploitation et au mode de gestion des sociétés ferroviaires. Avant la mise

Vous trouverez des renseignements sur le SGS dans le site : www.tc.gc.ca/railway/SMS_Regulations_fre.htm

en place du Règlement, le Ministère a travaillé avec les intervenants en vue d'élaborer le matériel d'orientation, qui a fait l'objet d'une large diffusion et auquel se sont ajoutés des séances et des documents divers.

Durant l'année 2001-2002, la première année du programme, toutes les sociétés ferroviaires auxquelles on l'avait demandé ont présenté des renseignements initiaux sur le SGSF et ont bien répondu aux demandes de mesures correctives faites par le Ministère. Toutes les sociétés doivent subir une vérification du SGSF tous les trois ans. Voulant mettre l'accent sur l'évaluation de la documentation relative au SGSF, six sociétés ont déjà été vérifiées. Bien que les sociétés aient en général démontré leur conformité, il y a certains problèmes : les rapports des sociétés sur le rendement relatif à la sécurité sont incompatibles et il arrive souvent que les bureaux des sociétés ferroviaires ainsi que les fonctions de première ligne ne perçoivent pas de la même façon les exigences relatives au SGSF. Transports Canada s'est engagé à mettre en œuvre des activités de sensibilisation, en plus des vérifications, pour garantir la conformité aux exigences.

Il faudrait noter que les approches officielles de l'établissement de solides cultures de la sécurité dans les sociétés, comme le système de gestion de la sécurité, sont de plus en plus adoptées dans le secteur maritime et celui de l'aviation. Le lecteur trouvera d'autres renseignements sur les initiatives prises pour l'aviation civile dans la section intitulée *Renforcement de l'engagement des intervenants et de leurs relations*, que l'on trouvera ci-après.

LOIS CONCERNANT LE SECTEUR MARITIME. La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* a reçu la sanction royale le 1er novembre 2001. Cette réforme réglementaire modernise le transport et la navigation dans tout le milieu maritime en vue de promouvoir une exploitation plus sûre, plus efficace et plus soucieuse de l'environnement. Transports Canada a entrepris des consultations avec l'industrie, les intervenants et d'autres ministères en vue de mieux faire connaître et comprendre la nouvelle loi. La première ronde de consultations, qui mettait l'accent sur la réforme des règlements touchant les petits bâtiments, a eu lieu dans six villes canadiennes. On a également apporté des modifications à la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* pour que les lois canadiennes sur les lignes de transport océanique restent en harmonie avec celles de nos principaux partenaires commerciaux.

Vous trouverez des renseignements sur la modernisation de la LMMC dans le site : www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2001/01_h033f.htm

VÉHICULES AUTOMOBILES. Le Ministère a examiné des façons d'améliorer la *Loi sur la sécurité automobile*. L'expérience acquise sur le terrain dans le cadre des activités d'application de la loi, les résultats des essais, les inspections relatives aux vérifications et les décisions des tribunaux ont montré que la Loi, bien qu'elle ait moins de dix ans, comporte des problèmes à résoudre dans des domaines comme les méthodes d'application et l'importation par des particuliers. La jurisprudence établie au cours de la dernière décennie a également montré qu'il fallait éclaircir certains points.

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES. Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, pris en vertu de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, est conçu pour promouvoir la sécurité du public. Il établit les exigences pour les essais, la classification, l'étiquetage, le confinement, la formation, la planification des mesures d'urgence et la documentation portant sur les marchandises dangereuses. La version du Règlement concernant le langage clair a été publiée dans la partie II de la Gazette du Canada le 15 août 2001 et elle entrera en vigueur le 15 août 2002. Cette version éclaircit, simplifie et modernise le Règlement adopté au début en 1985, et elle rationalise le processus pour les expéditions mettant en cause plusieurs modes de transport.

Vous trouverez des renseignements sur le Règlement dans le site : www.tc.gc.ca/tmd/reglements.htm

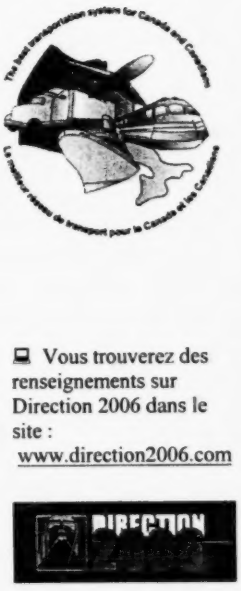
**RENFORCEMENT DE L'ENGAGEMENT DES INTERVENANTS ET DE LEURS RELATIONS**

La mise en place de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans les sociétés aériennes est une priorité clé du Ministère depuis 1999. Cette initiative aide les sociétés aériennes à élaborer leur propre culture de la sécurité au moyen d'un cadre officiel pour l'intégration de la sécurité dans les activités quotidiennes. Les normes relatives aux SGS des grandes sociétés aériennes et des organisations chargées de la maintenance qui leur sont associées ont été mises au point et feront bientôt partie du *Règlement de l'aviation canadien*. Fait encourageant, plusieurs exploitants et organisations chargées de la maintenance mettent volontairement en œuvre l'intention du nouveau Règlement et de ses normes en prévision de leur publication.

En novembre 2001, Transports Canada a lancé une importante initiative de sensibilisation aux notions et aux principes des SGS qui a sensibilisé à la sécurité et a mis l'accent sur l'engagement pris par le Ministère et le secteur aérien envers la sécurité. Le Ministère travaille en outre avec les promoteurs des SGS faisant partie de l'industrie, qui ont été choisis par l'Association du transport aérien du Canada et d'autres entités du secteur aérien, pour faire valoir les objectifs des SGS, communiquer des messages cohérents et faire bon usage des ressources disponibles. Les promoteurs préconisent l'adoption des SGS par l'industrie et la présence aux ateliers.

Les SGS ont été le thème central, au cours des deux dernières années, du Séminaire sur la sécurité aérienne au Canada, un événement national dont Transports Canada est l'hôte chaque année. Ce séminaire continue d'établir et d'améliorer des partenariats avec le milieu de l'aviation au Canada et à l'étranger en vue d'améliorer la sécurité aérienne. Les résultats d'un sondage effectué auprès des participants après le séminaire ont été très positifs et la demande pour le séminaire continue d'être élevée.

Vous trouverez des renseignements sur Direction 2006 dans le site : www.direction2006.com




SÉCURITÉ FERROVIAIRE – DIRECTION 2006. Direction 2006 constitue un effort spécial de l'ensemble des ordres de gouvernement, des sociétés ferroviaires, des organisations chargées de la sécurité du public, des forces policières, des syndicats et des groupes communautaires pour, d'ici 2006, réduire de moitié, par rapport aux chiffres de 1996, le nombre des collisions se produisant aux passages à niveau et celui des incidents liés aux intrusions sur les emprises. L'initiative a permis d'atteindre 48 % des objectifs concernant les passages et 76 % de ceux concernant les intrusions. Non seulement le nombre des organisations partenaires a augmenté en passant de 20 à presque 40, mais chaque dollar versé par le Ministère a engendré des contributions en nature d'une valeur d'environ 20 $ par tous les partenaires du programme en 2001. Cette réussite se reflète dans la production et la distribution de plus de 40 nouvelles initiatives concernant la sécurité ferroviaire depuis le début du programme. Ces initiatives ainsi que d'autres – comme les contributions du Ministère visant l'amélioration des passages à niveau et l'Opération Gareautrain, un programme de sensibilisation du public financé à parts égales par Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada – ont contribué à réduire de 60 %, depuis 1981, le nombre des collisions survenues à des passages à niveau. Et ce pourcentage ne tient pas compte de l'augmentation du nombre des véhicules, des nouveaux conducteurs et des trains.

Selon les chiffres du Bureau de la sécurité des transports du Canada, il y a eu une augmentation des incidents ferroviaires au cours de l'année 2001, mais depuis le début de 2002, la tendance a de nouveau été à la baisse. Il y a eu 279 collisions à des passages à niveau en 2001 contre 264 en 2000, mais ce chiffre est inférieur à la moyenne de 298 établie pour cinq ans. Le nombre des incidents liés à des intrusions a totalisé 79 en 2001, ce chiffre étant égal à celui de 2000 mais inférieur à la moyenne de 95 incidents dénombrés durant une période de cinq ans (1996-2000). En 2001, les collisions aux passages à niveau et les intrusions sur les emprises ferroviaires ont entraîné 99 décès. Cette augmentation de 14 % par rapport à 2000 est principalement due à une augmentation de 24 % dans les décès survenus à des passages à niveau. Le nombre des blessures graves dues à des collisions à des passages à niveau et à des intrusions sur les emprises est passé de 56 en 2000 à 69 en 2001. La majorité de ces collisions se sont produites à des passages à niveau équipés de dispositifs de signalisation; les trois quarts d'entre elles ont eu lieu en plein jour alors que la visibilité était bonne. Dans environ un tiers des collisions, c'est le véhicule qui frappe le côté du train, souvent la nuit, quand les véhicules se déplacent trop vite par rapport à la distance que peuvent illuminer leurs phares.

Un sondage pancanadien effectué par Internet par la société Ipsos-Reid en mars 2001 auprès de 1 043 jeunes Canadiens âgés de 12 à 18 ans a mesuré l'efficacité d'un communiqué d'intérêt public créé pour la télévision. Quatre-vingt-quatre pour cent des répondants ont estimé que le communiqué

dissuadait « efficacement » le gens de marcher sur les voies ferrées; de ce nombre, 40 % ont trouvé le communiqué « très efficace ». Les résultats du sondage sont exacts dans la mesure de plus ou moins 3 % dix-neuf fois sur vingt par rapport à ce qu'ils auraient été si le sondage avait été effectué auprès de l'ensemble des jeunes Canadiens et Canadiennes ayant accès à Internet. La marge d'erreur serait plus importante pour les sous-échantillons de la population visée par le sondage. Les données ont été pondérées sur le plan des statistiques pour s'assurer que la composition de la population de l'échantillon, en ce qui a trait à l'âge, au sexe et aux régions, reflétait celle de la population des jeunes Canadiens ayant accès à Internet. Les conclusions ont également révélé que les jeunes Canadiens connaissaient peu les façons de traverser les passages à niveau sans danger et que le sondage avait contribué à améliorer leur perception du risque.

En ce qui concerne l'application des lois et règlements, de nombreuses forces policières ont prêté assistance dans le cadre de programmes spéciaux mettant en cause des agents voyageant en train et surveillant les passages à niveau. Par exemple, des dispositions ont été prises avec quinze services de police couvrant le territoire situé entre Toronto et London, en Ontario. Des autorités policières locales ont également appuyé Direction 2006 en transmettant le message sur la sécurité à plus de 1 400 000 Canadiens chaque année par le truchement de visites dans des établissements d'enseignement et des centres commerciaux et à des groupes d'aide effectuées dans le cadre de l'Opération Gareautrain.

Des membres de l'équipe de football des Alouettes de Montréal se sont joints à de centaines de bénévoles pour lancer une campagne médiatique nationale avec Direction 2006 en vue de promouvoir la sécurité le long des voies ferrées du Canada. Des communiqués diffusés à la radio et à la télévision à l'intention des conducteurs jeunes et adultes ont été entendus par un grand nombre d'autres intrus potentiels. De plus, Viacom Outdoors et d'autres partenaires de la campagne ont coparrainé une campagne pancanadienne effectuée au moyen de panneaux-réclame et d'affiches installées dans des abribus. C'est grâce au fait que le programme est axé sur la coopération et qu'il met l'accent sur la sensibilisation du public qu'il a réussi à renforcer les partenariats et à promouvoir l'adoption de pratiques sûres au sein des audiences visées.

SÉCURITÉ DES BATEAUX DE PÊCHE. Comme le milieu maritime avait demandé que l'on aborde la question de la sécurité des bateaux de pêche, Transports Canada a établi le Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche pour le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) au printemps 2001. Le Comité, coprésidé par Transports Canada et un membre du secteur canadien des bateaux de pêche, est fermement appuyé par le secteur maritime. C'est une tribune pour consulter au sujet de questions importantes pour la sécurité dans le secteur, comme celles concernant la conception, la construction, l'exploitation, la conformité, l'armement en équipage, la délivrance

Vous trouverez des renseignements sur le CCMC dans le site : www.tc.gc.ca/cmac/ccmcprincipal.htm

d'attestations et la formation. Il examine des questions opérationnelles et fait des recommandations au CCMC au sujet de questions stratégiques et d'initiatives concernant des règlements. Le Comité a notamment discuté du rapport et des recommandations du Bureau de la sécurité des transports portant sur le naufrage du Brier Mist, d'un document sur des questions liées à la délivrance des attestations et des résultats d'une enquête effectuée au sujet des bateaux de pêche.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE – VISION 2010. Vision 2010 améliore la communication et la collaboration entre les organismes chargés de la sécurité routière en vue de rendre les routes canadiennes les plus sûres du monde. Les interventions de Transports Canada visant à améliorer la sécurité routière, ainsi que celles des autres intervenants des secteurs public et privé, ont rapproché le pays de cet objectif. Depuis 1996, le nombre des décès a diminué de 6 % sur les routes et le nombre des blessures graves a diminué de 15 %, en dépit d'une augmentation constante du nombre des usagers des routes. De plus, par rapport aux chiffres de la période 1990-1995, le nombre des conducteurs ivres ayant subi des blessures fatales a diminué de 20 %.

Pour de plus amples renseignements sur la Sécurité routière – Vision 2010, consultez le site www.tc.gc.ca/roadsafety/vision/2010/fr/menu.htm

Dans le cadre de Vision 2010, Transports Canada et d'autres organismes gouvernementaux se sont associés à des forces policières pour la réalisation d'un projet pilote visant à aider les policiers à mieux concentrer leurs ressources vers les comportements très risqués des utilisateurs des routes. Sa récente adoption dans les plans d'activités de la GRC et de forces policières provinciales et régionales est une réalisation importante. En alignant plus étroitement les interventions policières avec les principaux domaines visés par Vision 2010, les services de police peuvent utiliser leurs ressources d'une façon plus efficiente et leurs activités d'application de la loi peuvent être plus efficaces.

Conformément à l'objectif de l'initiative qui consiste à sensibiliser le public, le Ministère dirige des initiatives, ou participe à ces initiatives en partenariat avec des intervenants clés, ces initiatives étant notamment le Programme canadien sur la protection des occupants 2010, la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies 2010, Opération Impact et des campagnes de promotion de la bonne utilisation des dispositifs de protection pour enfants et de la sécurité des autobus scolaires.

Les ingénieurs des routes ont obtenu des résultats positifs à partir des manuels établissant des lignes directrices nationales comme les protocoles uniformes pour les vérifications de la sécurité routière. Les intervenants du milieu des camions, des autocars et des autobus, de concert avec les gouvernements fédéral et provinciaux, ont élaboré un système national d'évaluation de la sécurité qui améliorera le contrôle de la sécurité et l'application des textes législatifs connexes à l'égard des transporteurs commerciaux. Les données obtenues de l'enquête réalisée par le Ministère à l'échelle nationale au sujet de

l'utilisation des véhicules ont permis aux chercheurs spécialisés dans la sécurité routière de mieux quantifier les domaines problématiques. Par exemple, le fait que les jeunes conducteurs étaient considérés comme un groupe à risque élevé est confirmé par la conclusion selon laquelle les jeunes âgés de 16 à 19 ans courent beaucoup plus de risques d'être tués (par kilomètre parcouru) que le reste de la population des conducteurs.

CONSULTATION RELATIVE AUX RÈGLEMENTS. Selon une récente étude interne, la plupart des intervenant externes de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) du Ministère croient qu'elle consulte efficacement par le truchement du Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le TMD et du Comité consultatif sur les politiques générales relatives au TMD, auxquels s'ajoutent le site Internet servant à discuter du langage clair et des envois postaux directs. Les principaux facteurs de réussite sont notamment l'approche régulière et systémique de la consultation par la Direction générale, la profondeur et l'étendue des compétences réunies, les relations positives établies par le truchement des réunions en personne et les décisions de grande qualité qui découlent de l'ensemble du processus. Pour conserver la participation des intervenants, la Direction générale pourrait améliorer le moment choisi pour les consultations et la prise de décisions en rapport avec les réunions internationales, ainsi que les observations transmises aux intervenants.

Vous trouverez des renseignements sur la consultation relative aux règlements dans le document intitulé *Groupe de la Sécurité et Sûreté – Évaluation des mécanismes de consultation : Rapport sur les résultats et les recommandations clés*, Évaluation des programmes, Transports Canada, 2002

MILIEU DES INSPECTIONS RÉGLEMENTAIRES. Transports Canada est l'un des plus importants ministères fédéraux chargés d'établir des règlements. Il a dirigé une initiative interministérielle en vue de trouver des solutions aux problèmes qui affectent tout le milieu de la réglementation, dont les questions concernant le recrutement et le maintien en poste, la gestion du savoir, la communication des pratiques exemplaires parmi les spécialistes des domaines de la réglementation et de l'inspection et l'amélioration de la coordination des rôles et des responsabilités parmi les ministères et organismes gouvernementaux. Les initiatives auxquelles ont participé plusieurs ministères ont compris une conférence des inspecteurs et des gestionnaires, qui a attiré plus de 60 personnes, et des cours sur la direction technique offerts régulièrement. Le milieu a également lancé une initiative originale de transfert des connaissances qui a été adoptée par Transports Canada et nos partenaires.

Pour de plus amples renseignements sur le milieu des inspections réglementaires, consultez le site : www.leadership.gc.ca/static/ri_community/secretariat_f.shtml

### 3.3.2 Contribuer au développement économique et social du Canada

**Résultat final**
Un système de transport :

- efficient, efficace, viable, abordable et accessible;
- répondant aux besoins des utilisateurs et des collectivités;
- compétitif et harmonisé, tant au pays qu'à l'étranger.

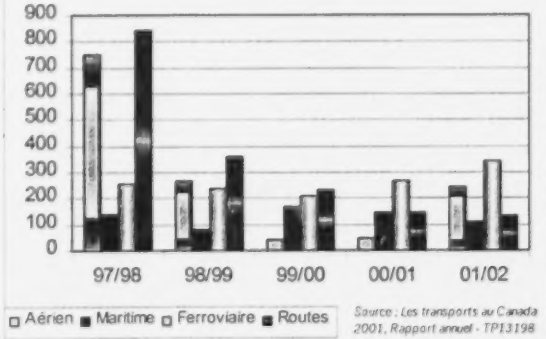
**Total des dépenses nettes**
Prévues : 528 M $
Autorisées : 724 M $
Réelles : 647 M $

La politique fédérale à l'égard du transport cherche à favoriser des services de transport viables et efficients fondés sur la concurrence, les bonnes pratiques commerciales et les forces du marché lorsque cela est possible. La déréglementation économique est le pivot de cette politique et, dans l'ensemble, a entraîné des avantages pour les Canadiens. La productivité s'est améliorée et les coûts encourus par les usagers ont diminué. Durant la décennie 1990, la productivité du secteur des transports a augmenté de 2,9 % par année, dépassant ainsi largement le reste de l'économie canadienne. Et pourtant, de 1981 à 1999, les prix réels du transport ont chuté de 27 %, et les transporteurs ont augmenté leur rendement d'environ un milliard de dollars.

La commercialisation de l'infrastructure du transport est un élément de la politique fédérale sur le transport qui est terminé en grande partie. En général, les coûts encourus par les contribuables ont diminué. Les nouvelles entités commerciales, comme les aéroports et les ports exploités par des sociétés sans but lucratif, ont démontré qu'elles pouvaient attirer des investissements très importants. Transports Canada met davantage l'accent sur l'établissement de relations avec ces entités, sur les questions concernant notamment la préservation et l'amélioration des biens publics ainsi que sur la protection, comme auparavant, de l'intérêt public.

Une autre tendance est la réduction générale des subventions et contributions versées pour le transport depuis le milieu de la décennie 1990. Toutefois, comme l'indique le graphique 5, le financement du secteur aérien a augmenté en 2001-2002, en grande partie à cause d'une contribution pour couvrir les

**Graphique 5 - Subventions et contributions fédérales directes par mode, 1997-1998 à 2001-2002**
(millions de dollars)



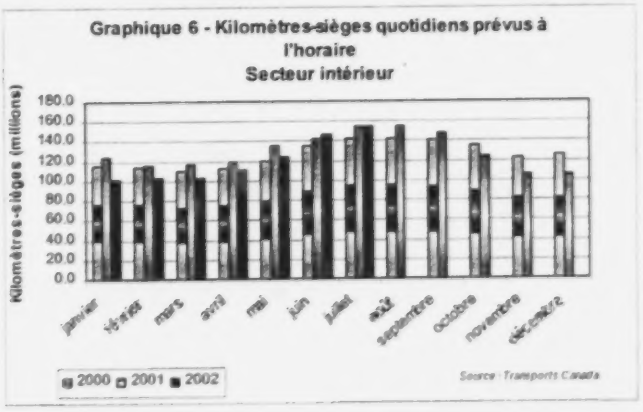

Source : Les transports au Canada 2001, Rapport annuel - TP13198

coûts extraordinaires liés au 11 septembre, et le financement total du secteur ferroviaire a augmenté au cours des deux dernières années en raison du fait que le gouvernement a investi des capitaux importants dans le transport des voyageurs par chemin de fer.

## PROMOUVOIR LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE ET LE COMMERCE

SECTEUR AÉRIEN DANS LA FOULÉE DU 11 SEPTEMBRE. Cela a été une année sans précédent dans le transport aérien, mais le secteur et les marchés se sont bien adaptés. Les événements du 11 septembre se sont ajoutés aux effets du ralentissement économique, causant ainsi une diminution de 18 % dans la demande intérieure en septembre 2001 par rapport à septembre 2000. En réponse à cette situation exceptionnelle, le Ministère a voulu dédommager les transporteurs aériens ordinaires et à services spéciaux du Canada pour les pertes résultant de la fermeture de l'espace aérien du Canada durant la période allant du 11 au 16 septembre. En allouant 99 millions de dollars à 361 requérants, il a contribué à la stabilisation du secteur du transport aérien pour qu'il demeure viable.

Le graphique 6 indique les sièges-kilomètres réguliers quotidiens, par mois, pour le secteur aérien canadien en 2000, 2001 et 2002. I illustre les répercussions importantes du 11 septembre sur le trafic intérieur. Toutefois, le graphique indique également que depuis mars 2002, il s'est produit un retour constant vers les niveaux saisonniers antérieurs.




En outre, à la suite du 11 septembre, les assureurs internationaux n'ont plus offert les niveaux de garantie contre les risques de guerre qu'ils offraient auparavant. Sans cette garantie, de nombreux services aériens clés n'auraient pu continuer à être offerts. Au début, le gouvernement a dédommagé les transporteurs aériens canadiens, les aéroports, NAV CANADA et d'autres fournisseurs de services essentiels dans les aéroports pour une période de 90 jours. Il a ensuite élargi ces dédommagements aux nouveaux exploitants de services aériens. Le gouvernement fédéral continue de travailler avec les assureurs internationaux et l'OACI pour trouver une solution à long terme plus stable.

En dépit des conditions difficiles du marché du transport aérien, la restructuration des lignes aériennes se poursuit et les Canadiens peuvent maintenant espérer de meilleurs choix. Dans les huit mois qui ont suivi la faillite de Canada 3000, la capacité perdue a été reprise par d'autres lignes aériennes. Non seulement les petites entreprises démontrent leur confiance face à la concurrence dans le marché intérieur, mais les marchés intérieurs et internationaux manifestent une reprise après les événements de l'automne dernier. Air Canada continue de dominer le marché intérieur, mais de petites sociétés comme Westjet, Air Transat, Skyservice, Canjet et Jetsgo ont élargi leurs activités. Par exemple, Westjet a ajouté Comox, Fort McMurray, Sault Ste. Marie, Sudbury et Thompson à son réseau en 2001, de même que plusieurs nouveaux itinéraires allant de l'Ouest canadien à Hamilton et Ottawa. Des transporteurs régionaux ont également pénétré et quitté des marchés. À titre d'exemple de nouveaux services, Bearskin Airlines a lancé un service de sept vols réguliers quotidiens entre l'aéroport de Buttonville de Toronto et Ottawa. La société a également établi en octobre 2001 un service aérien régulier entre Winnipeg et Dryden immédiatement après que Calm Air ait mis fin à son service dans ce marché. Dans l'Ouest canadien, Hawkair a élargi son service à Prince Rupert et Smithers.

Les routes et les frontières sont vitalement importantes pour l'économie canadienne :

- Le réseau routier canadien s'étend sur plus de 1,4 million de kilomètres et est utilisé par plus de 23 millions de véhicules.
- Le camionnage prédomine dans le commerce entre le Canada et les É.-U., transportant plus de 65 % de l'ensemble des marchandises, dont la valeur est estimée à un milliard de dollars par jour.
- Il existe plus de 100 points de passage frontaliers, mais six de ces points reçoivent 70 % des marchandises acheminées par camion.

Dans le transport aérien international, les exploitants canadiens ont livré bataille, mais ils sont lentement retournés à des niveaux de trafic normaux. Selon Air Canada, les États-Unis sont son marché dont la croissance est la plus forte, et la politique d'ouverture des espaces aériens continue d'être importante pour favoriser la croissance économique des sociétés aériennes canadiennes et d'autres entreprises des secteurs des affaires et du tourisme.

UN ACCENT RENOUVELÉ MIS SUR LES FRONTIÈRES ET LES ROUTES. Le rôle de Transports Canada dans l'amélioration de l'infrastructure des routes et des frontières comprend la fourniture de contributions fédérales et la collaboration avec des partenaires des secteurs public et privé. Les projets consistent dans une infrastructure matérielle, comme de l'asphalte et du béton, ou dans une « infrastructure intelligente », comme la mise en place de systèmes de transport intelligents.

Une priorité importante depuis le 11 septembre a été la collaboration avec d'autres ministères fédéraux, des provinces, le gouvernement fédéral et ceux d'États des États-Unis et le secteur privé en rapport avec la sûreté et l'efficacité aux frontières. Les États-Unis sont le plus important partenaire commercial du Canada et la Déclaration sur la frontière intelligente signée par les deux pays en décembre 2001 renforce l'importance de la libre circulation des véhicules commerciaux aux points frontaliers.

Des améliorations ont été apportées l'an dernier au poste frontalier de Fort Francis, en Ontario. Le Programme stratégique d'infrastructure routière (PSIR), élaboré récemment, fournit la contribution fédérale à une étude à frais

partagés actuellement effectuée en collaboration avec la Federal Highway Administration des États-Unis, le Department of Transportation du Michigan et le ministère des Transports de l'Ontario. L'étude vise à trouver des solutions à court et long termes pour augmenter la capacité de transport des personnes, des biens et des services entre le sud-est du Michigan et le sud-ouest de l'Ontario. Des travaux ont commencé avec la Société des ponts fédéraux Limitée, une société d'État. Il s'agissait de réaliser des études pour évaluer les passages à Cornwall (pont international de la voie maritime) et Gananoque (pont des Mille-Îles). Des projets sont également élaborés dans les basses terres du Fraser, en Colombie-Britannique, et le long du corridor commercial allant de Montréal au poste frontalier situé entre Lacolle (au Québec) et Champlain (dans l'État de New York). Leurs coûts sont partagés avec les provinces et ils comprennent l'amélioration du réseau routier, en vue de fournir une capacité supplémentaire ou d'améliorer la sécurité, et la mise en place de systèmes de transport intelligents.

Des fonds supplémentaires sont maintenant disponibles pour les frontières dans le programme d'infrastructures frontalières annoncé dans le Budget de 2001 et doté d'une somme de 600 millions de dollars. Transports Canada fournit un apport à l'égard de projets visant un meilleur accès routier aux postes frontaliers, des centres de traitement pour les véhicules commerciaux afin d'accélérer leur franchissement des contrôles douaniers, et la mise en place de systèmes de transport intelligents.

Transports Canada établit en outre des partenariats avec des parties intéressées des secteurs public et privé en vue d'améliorer les routes canadiennes. Dans le cadre du PSIR, une somme de 500 millions de dollars est affectée sur cinq ans à d'importantes améliorations des axes routiers commerciaux est-ouest et nord-sud du Canada en vue d'atteindre les objectifs concernant la sécurité et l'efficacité. Des ententes d'une valeur de 117 millions de dollars en fonds fédéraux ont été signées avec les provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et de la Nouvelle-Écosse; des négociations avec les autres provinces et les territoires sont en cours. Certains projets ont commencé et l'on discute de la possibilité d'avoir recours à des investissements du secteur privé pour la construction d'immobilisations ou à l'établissement de partenariats entre les secteurs public et privé. Transports Canada finance en outre, par le truchement de la Société des ponts fédéraux Limitée, la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier, à Montréal, ces travaux devant coûter 115 millions de dollars.

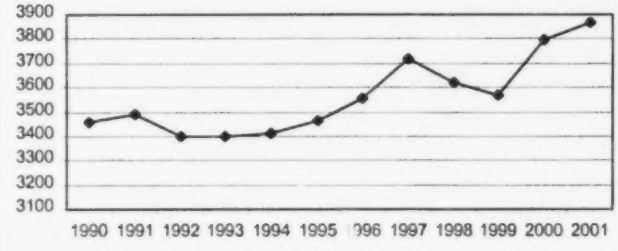
Il est encore trop tôt pour faire état des résultats des activités liées aux frontières et aux routes du Ministère, car la plupart des projets en sont encore à la phase de planification et sont au tout début de leur mise en œuvre. Toutefois, le Ministère est bien placé pour évaluer les résultats des années à venir, car les ententes de contribution incluent l'exigence d'obtenir des données sur le rendement. Le suivi des résultats donne l'assurance que les

fonds du gouvernement fédéral ont été affectés aux fins prévues et détermine dans quelle mesure les fonds provenant d'autres sources ont été majorés. À plus long terme, le suivi permet de mesurer l'incidence des projets sur la sûreté, la sécurité, l'efficacité, la durabilité et la satisfaction des collectivités.

REVITALISATION DES CHEMINS DE FER POUR PASSAGERS. En avril 2000, le gouvernement du Canada a augmenté le financement du capital accordé à VIA Rail, le service de chemin de fer pour passagers national, pour permettre à la société de renouveler son parc de locomotives et de voitures à voyageurs, de moderniser l'infrastructure ferroviaire, de remettre en état certaines gares et d'installer des systèmes de gestion des déchets sur ses voitures existantes. On s'attend également à ce que le financement stimule la demande grâce à une augmentation des fréquences de passage et de la vitesse, ce qui, en définitive, aidera VIA à réduire sa dépendance au financement de ses activités par le gouvernement. Malgré les quelques défis que la société doit relever, VIA utilise sciemment les fonds supplémentaires.

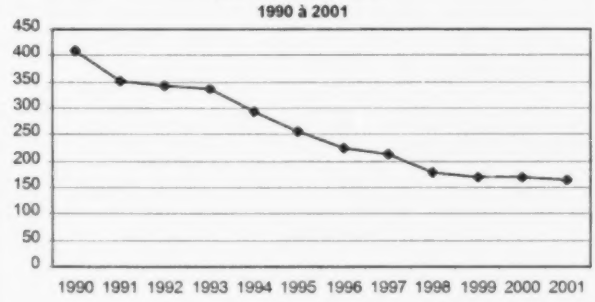
Comme le montre le graphique 7, VIA a transporté plus de passagers en 2001 qu'au cours de n'importe quelle année antérieure et a réduit de sept millions de dollars son recours aux fonds d'exploitation du gouvernement. Le graphique 8 indique que depuis 1990, la dépendance de VIA Rail à l'égard du financement du gouvernement pour l'exploitation a diminué de façon constante.

**Graphique 7 - VIA Rail - Passagers transportés (milliers) 1990 à 2001**




*Source : VIA Rail, Rapport annuel 2001*

**Graphique 8 - Financement fédéral accordé à VIA Rail (millions de dollars) 1990 à 2001**




*Source : VIA Rail, Rapport annuel 2001*

Les améliorations aux voies et aux systèmes de signalisation entre Ottawa et Montréal seront toutes apportées d'ici la mi-septembre 2002 et permettront à VIA d'offrir un service beaucoup plus rapide entre les deux villes. En outre, VIA a modernisé les gares

de passagers et les installations de Moncton, de Kingston, d'Oshawa, de Kitchener, de Brantford et de Jasper, et a construit une nouvelle gare à London.

Afin d'aider à réduire la congestion urbaine dans les régions centrales du Canada, VIA a ajouté de nouveaux services urbains périphériques à Oshawa, à Kitchener et à Aldershot. Dans la région du Grand Toronto, VIA a conclu une entente de billetterie directe combinée avec GO Transit. Cette entente permet à VIA et à GO de transporter les passagers de l'un ou l'autres des transporteurs entre des gares partagées, ce qui relâche la pression exercé sur le système de banlieue de Toronto et offre plus d'options aux passagers.

Vingt-et-une nouvelles locomotives à grande vitesse ont été mises en service en novembre et en décembre 2001. VIA a également fait l'acquisition de 139 nouveaux wagons *Renaissance*, auxquels on apporte des modifications afin d'en améliorer l'accessibilité et la sécurité. Cette acquisition élargit le parc de voitures d'un tiers. Par contre, cet équipement n'est pas encore complètement en service; il faut attendre la résolution d'une demande concernant l'accessibilité aux wagons, qui a été présenté à l'Office des transports du Canada par le Conseil des Canadiens avec déficiences.

TRANSPORT ET MANUTENTION DU GRAIN. Pour donner suite à un engagement pris en 2000, le gouvernement du Canada a retenu les services d'un surveillant indépendant, soit Quorum Corporation d'Edmonton, en Alberta, pour préparer un rapport sur le rendement du système de transport et de manutention du grain. Dans le cadre de cette initiative, c'est la première fois qu'on constitue une base de données si complète pour les besoins d'une analyse. La base de données comprend des données provenant des compagnies de chemins de fer, des compagnie céréalières, de la Commission canadienne du blé, de la Commission canadienne des grains et de la Canadian Ports Clearance Association. Bien que cet exercice se soit avéré complexe et lent, il aide les intervenants à évaluer le rendement du système et donne des renseignements essentiels au processus décisionnel gouvernemental.

Le premier rapport annuel, *Surveillance du système canadien de manutention et de transport du grain - Rapport annuel: campagne agricole 2000-2001*, a soulevé que le temps de passage des grains dans le système a été réduit à 67 jours, comparativement à 71 jours en 1999-2000. On a également fait état d'une réduction impressionnante du temps requis pour le remplissage et le vidage des wagons, ainsi que pour le transport jusqu'à destination; cette période est passée de 19,7 jours à 16,4 jours. Un déclin de près de 15 % dans le nombres des silos-élévateurs a confirmé la tendance de rationalisation des silos-élévateurs. La réduction de la capacité de stockage des systèmes était plus modeste, soit de l'ordre de 4,1 %. Les changements dans l'infrastructure ferroviaire ont été relativement modestes et le Groupe de la politique sur l'affectation des wagons, dont les membres proviennent de l'industrie, a été

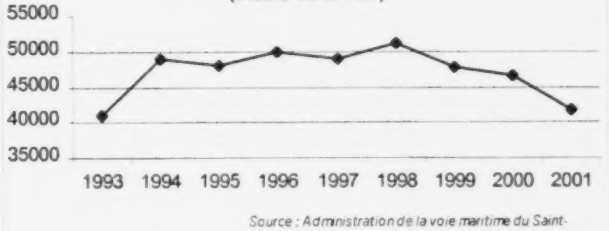
dissous car les compagnies de chemins de fer ont commencé à affecter les wagons de façon bilatérale avec les expéditeurs.

En outre, le rapport annuel soulignait qu'au cours de la campagne agricole de 2000-2001, on a obtenu un succès limité dans la tentative de rendre le système de transport et de manutention du grain plus commercial en élargissant progressivement les appels d'offres liées aux expéditions de grain de la Commission canadienne du blé aux ports de l'ouest canadien. Cette situation découle du fait que la commission et les principales compagnies céréalières n'ont pas conclu d'entente sur les nouvelles dispositions logistiques avant le mois d'août 2001.

PROGRÈS ET DÉFIS POUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT. La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, constituée en 1998 pour exploiter et maintenir les activités de navigation de la portion canadienne de la voie maritime, a connu du succès dans la promotion d'une orientation plus commerciale. La Corporation n'a pas demandé de fonds fédéraux au-delà de ceux demandés au Fonds de capital en fiducie, une fiducie créée pour le financement de tout déficit d'exploitation futur. En outre, la Corporation a atteint ou dépassé ses objectifs de coût concernant l'exploitation et le renouvellement des actifs. La stabilité financière de la Corporation lui a permis d'offrir à ses utilisateurs un rabais des tarifs de 1,5 % pour les saisons de navigation 2001 et 2002. Par ailleurs, une évaluation récente a démontré que les utilisateurs étaient généralement satisfaits de la sécurité, de la qualité du service et des efforts de consultation sur la voie maritime, mais qu'ils s'attendaient à une amélioration de la valeur de rentabilité et de la compétitivité.

Le gouvernement du Canada est toujours propriétaire des immobilisations de la Voie maritime du Saint-Laurent. En mars 2002, Transports Canada a signé une entente avec la Société immobilière du Canada pour qu'elle entame la cession de 177 biens immobiliers excédentaires de la Voie maritime. Le Ministère a effectué un examen de diligence raisonnable du plan de renouvellement des biens proposé et a conclu que le plan pourrait permettre de conserver les biens de la Voie maritime comme composante viable, efficace, sécuritaire et fiable de l'infrastructure de transport du Canada. Bien que le gouvernement se

**Graphique 9 - Trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent en tonnes de marchandises 1993 à 2001**
(milliers de tonnes)



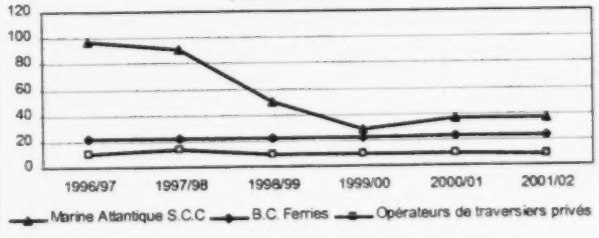

*Source : Administration de la voie maritime du Saint-Laurent/Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent*

soit engagé à conserver un intérêt national dans la Voie maritime, il fait face au défi que posent l'infrastructure vieillissante et l'augmentation des coûts de maintien du statu quo. Dans le cadre d'un partenariat avec différents intervenants importants, comme la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, Transports Canada évalue actuellement des stratégies de soutien de l'infrastructure de la Voie maritime.

En outre, les niveaux de trafic représentent d'autres défis dans la Voie maritime. Comme l'indique le graphique 9, à la fin des années 1990, le trafic avait repris de façon marquée par rapport aux creux historiques du début de la décennie. Toutefois, le trafic diminue constamment depuis 1998. On a observé un déclin prononcé de plus de 10 % de 2000 à 2001, grandement attribuable au ralentissement économique. Actuellement, le fonds de capital comporte un solde positif, mais ce dernier pourrait s'épuiser dans deux ou trois ans si le trafic n'amorce pas une remontée.

SOUTIEN DES TRAVERSIERS SUR LES CÔTES EST ET OUEST. La Politique maritime nationale (1995) s'est traduite par des programmes de traversiers rationalisés. Le gouvernement offre moins de services et favorise une orientation plus commerciale pour les exploitants privés en réduisant les subventions. Le graphique 10 montre que les subventions octroyée à Marine Atlantique SCC (MAI), la société d'État fédérale qui offre des services de traversiers prévues dans la constitution entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse, ont diminué pour atteindre environ 36 millions de dollars en 2001-2002, alors qu'elles se chiffraient à près de 100 millions de dollars en 1996-1997. Il a été possible de réduire les subventions, car certains itinéraires ont été commercialisés, transférés à Terre-Neuve et au Labrador ou abandonnés en raison de l'ouverture du Pont de la Confédération.

**Graphique 10 - Financement fédéral des opérations de traversiers**
**1996-1997 à 2001-2002**
**(millions de dollars)**




*Source : Document d'orientation pour l'examen de la LMC, Transports Canada*

Le graphique montre aussi que les subventions fédérales aux opérations de traversiers privées dans le Canada atlantique ont quelque peu diminué au cours de la même période. Cette réduction est, dans une large mesure, attribuable à une entente conclue avec la société qui offre des services dans la baie de Fundy, entente qui vise l'élimination progressive des subventions d'exploitation d'ici à 2000-2001 et des subventions de capital d'ici à 2002-2003. La BC Ferry Corporation continue de recevoir une subvention annuelle indexée.

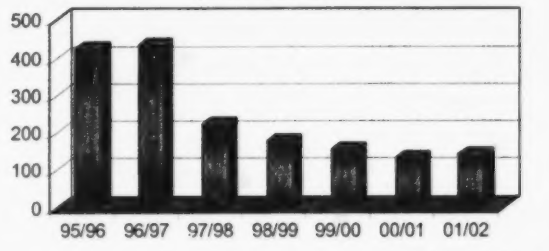
## MEILLEURES RELATIONS GRÂCE AUX NOUVELLES DISPOSITIONS DE RÉGIE

Les autorités locales ou les gouvernements territoriaux exploitent maintenant la totalité des aéroports, sauf une, qui constituent le Réseau national des aéroports du Canada, même si les gouvernements fédéral ou territoriaux conservent la propriété des terres. En ce qui concerne les petits aéroports, dont le Ministère cède actuellement la gestion et la propriété à d'autres autorités, il n'en reste que 13, comparativement à 16 l'année dernière. Les avantages de ce programme pour les collectivités locales, qu'on a décrit dans le rapport de l'année dernière, demeurent évidents. On poursuit actuellement les négociations qui permettront de couronner de succès l'exécution totale du programme.

Cherchez de plus amples renseignements sur la situation des transferts d'aéroport à : www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/rapport-mensuel/menu.htm

Entre-temps, le coût qu'assument les contribuables pour le soutien des aéroports continue de diminuer en chiffres absolus, comme l'indique le graphique 11. À la suite des événements du 11 septembre, on a accordé des subventions de l'ordre de 16 millions de dollars pour augmenter la sûreté et la présence policière dans les aéroports. Si on déduit cette somme des coûts bruts que le Ministère a assumés pour le soutien des aéroports en 2001-2002, il en résulte, en réalité, un montant d'environ 11 millions de dollars de moins de l'année précédente.

**Graphique 11 - Coûts bruts de Transports Canada pour financer les aéroports, 1995-1996 à 2001-2002**




*Source : Transports Canada*

On peut trouver de plus amples renseignements sur les frais d'amélioration des aéroports, sur les recettes et les dépenses des administrations aéroportuaires et sur le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires dans *Le transport au Canada en 2001, rapport annuel*, pages 88 à 92.

Les aéroports principaux ont tiré profit de leur situation commerciale pour accumuler des fonds. Depuis la promulgation de la Politique nationale sur les aéroports, ils ont amassé 5,5 milliards de dollars en obligations et en actions et ont dépensé cinq milliards de dollars pour améliorer l'infrastructure. Les Canadiens ont bénéficié de cet accroissement de la capacité; des enquêtes étayées dans les rapports annuels des aéroports de Vancouver, de Montréal, de Québec et d'Edmonton ont démontré que les clients sont très satisfaits des activités et des services aéroportuaires.

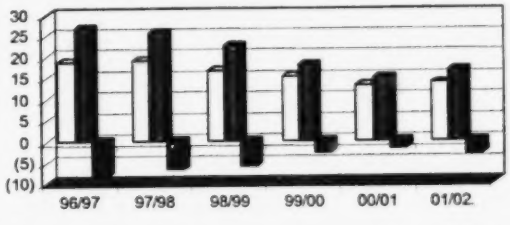
Le Ministère a mis en place un cadre de surveillance des baux pour faciliter son rôle de propriétaire des aéroports qui constituent le Réseau national des aéroports. L'intérêt est placé sur la conformité générale, qui comprend la sécurité et la sûreté, la responsabilité publique, la protection des actifs, la diligence à l'égard de l'environnement et les accords financiers. Jusqu'à maintenant, la surveillance ministérielle a permis de constater que les

administrations aéroportuaires appliquent un degré élevé de conformité aux obligations rattachées à leurs baux fonciers.

En date du 31 mars 2002, 433 installations portuaires de Transports Canada situées partout au Canada ont été transférées ou démolies, ou ont abandonné leur statut de port public. Cela représente une réduction de 79 % à l'égard d'installations dont le Ministère a déjà assumé la responsabilité de financement.

Le Ministère continue d'exploiter 82 ports régionaux ou locaux et 34 ports éloignés. Le graphique 12 montre les résultats financiers liés aux ports exploités par le Ministère. En 2001-2002, les recettes brutes se chiffraient à 13,8 millions de dollars, alors que les dépenses s'élevaient à 16,8 millions de dollars. Le Ministère a comblé le manque à gagner du revenu d'exploitation de trois millions de dollars et a investi 6,8 millions de dollars en améliorations des immobilisations. Soulignons qu'avant 2000-2001, les recettes étaient exemptes des commissions versées. Cependant, les commissions sont maintenant comptabilisées à titre de dépenses. Depuis 1995, le Ministère a réduit au minimum les dépenses d'entretien des ports, mais les retards des activités de cession ont entraîné des dépenses de conformité aux normes de sécurité.

**Graphique 12 - Résultats financiers des ports de Transports Canada, 1996-1997 à 2001-2002**
(millions de dollars)

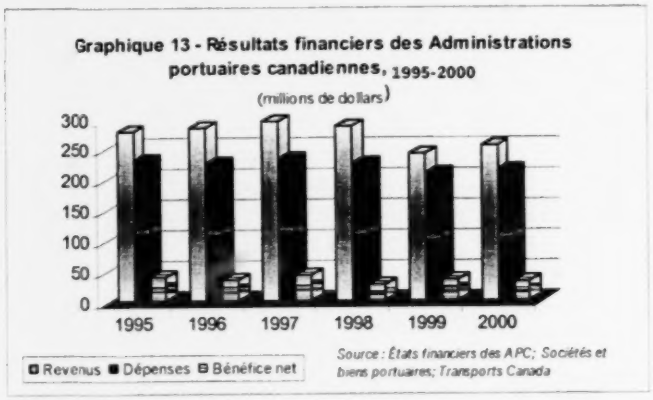



Source : Transports Canada

Les administrations portuaires canadiennes (APC) gèrent indépendamment les 19 ports les plus essentiels à l'économie canadienne. De façon générale, les administrations ont beaucoup de succès, car elles investissent bien et exploitent les ports en appliquant des principes de saine gestion. Même si le Ministère est conscient des impératifs commerciaux et de l'autonomie qui caractérisent l'exploitation des administrations portuaires, il a tout de même élaboré un cadre permettant de vérifier si les administrations mènent leurs affaires conformément à la *Loi maritime du Canada* et à ses règlements et à leurs propres lettres patentes. Les résultats sur la mise en place de ce cadre seront communiqués l'année prochaine.

Le graphique 13 indique que les APC continuent de présenter des recettes nettes positives malgré le repli des marchés asiatiques et le ralentissement de l'économie américaine. Les APC ont bénéficié de la législation selon laquelle les plans d'investissement n'ont plus à être approuvés par le gouvernement

fédéral. Pour la période s'échelonnant entre 2001 et 2005, il existe des plans d'investissement en capital de l'ordre d'environ 760 millions de dollars. Quatre-vingt-quatorze pour cent de ces investissements seront effectués dans les ports de Vancouver, de Montréal, de Québec et de Halifax. Dans les petits ports, comme celui de Belledune, on effectue des investissements en infrastructure qui correspondent à leur taille afin de maintenir les biens du gouvernement conformes à une norme acceptable.




## PROMOUVOIR L'INNOVATION ET LES COMPÉTENCES

Avec l'aide de ses partenaires du secteur des transports, Transports Canada élargit la base de connaissances et accélère sa commercialisation afin de faire face aux défis du transport des produits et des services de façon efficace, sûre, sécuritaire et durable sur le plan environnemental. Le Ministère contribue à la mise au point de systèmes de transport intelligents en partenariat avec d'autres ministères fédéraux, d'autres ordres de gouvernement, des associations, le secteur privé et le gouvernement américain. Ce soutien comprend les systèmes perfectionnés de gestion du trafic, l'information aux voyageurs et le contrôle des véhicules, la gestion des véhicules et des parcs de véhicules commerciaux, le transport en commun et le transport rural. Il englobe le traitement de l'information liée aux transport, les communications et la détection et le contrôle. Les résultats ne sont pas encore connus, mais en mars 2002, le Ministère a affecté environ 3,7 millions de dollars pour 17 projets à coûts partagés, financés dans le cadre du Programme stratégique d'infrastructure routière. À long terme, ces projets contribueront à un échange ininterrompu d'information entre les utilisateurs, les véhicules et les infrastructures, ce qui se traduira par un rendement accru du réseau sans investissement majeur dans une nouvelle infrastructure.

Trouvez de l'information sur le STI à : www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2002/02_h018f.htm

Le Centre de développement des transports (CDT) met actuellement en œuvre un programme de recherche sur les collisions aux passages à niveau pour évaluer de quelle façon on peut renforcer la sécurité à ces endroits. Le Centre examine les technologies novatrices pour améliorer la rentabilité des systèmes d'avertissement et prendre en compte les facteurs humains qui causent les collisions aux passages à niveau. Le Ministère donne une contribution de 1,3 million de dollars et les grandes compagnies de chemins de fer, les

Trouvez de plus amples renseignements sur la recherche sur les collisions aux passages à niveau à : www.direction2006.com

autorités provinciale et d'autres intervenants offrent des contributions en espèces et en nature.

La recherche et le développement (R et D), ainsi que les progrès technologiques en découlant, représentent la clé du renforcement de la sûreté des transports. En 2001-2002, le Ministère a attribué jusqu'à 1,1 million de dollars au CDT pour la recherche et le développement dans le domaine de la sûreté aérienne, ce qui comprend l'équipement de détection des traces d'explosifs et les dispositifs de confinement des explosions. En outre, Transports Canada a collaboré avec le gouvernement américain et avec d'autres gouvernements dans le cadre d'initiatives ministérielles, comme les nouveaux processus et dispositifs de mise à l'essai servant à l'évaluation du rendement de l'équipement de contrôle de sûreté.

Afin de renforcer la sûreté et l'efficacité opérationnelle des ports canadiens, Transports Canada a élaboré et mis en service le prototype opérationnel d'un système qui donne une identification et un catalogage en temps réel des wagons et des conteneurs dans le port de Montréal.

Transports Canada appuie la recherche novatrice sur les effets et les mesures de prévention de la fatigue. Cette recherche a permis d'améliorer la façon dont les conducteurs de véhicules, les pilotes maritimes et aériens, les contrôleurs de trafic aérien et l'équipage des navires gèrent leur fatigue. D'autres recherches ont également démontré que même s'ils utilisent des téléphones cellulaires mains libres, les conducteurs sont distraits et le contrôle des véhicules est menacé. En outre, le Ministère a reçu un prix de reconnaissance de l'Organisation européenne pour l'équipement électronique de l'aviation civile pour sa recherche sur les systèmes qui donnent à l'équipage au sol et à l'équipage navigant de l'information exacte sur la contamination gelée présente sur les surfaces des avions juste avant le décollage.

Trouvez de plus amples renseignements sur la recherche à : www.tc.gc.ca/tdc/index.htm

Trouvez de plus amples renseignements sur les téléphones cellulaires à : www.tc.gc.ca/roadsafety/tp/tp13889/fr/menu.htm

### CONTRIBUTION AU DÉVELOPPEMENT SOCIAL

La politique fédérale sur les transports vise à promouvoir des services de transport qui répondent aux besoins des transporteurs et des voyageurs, ce qui comprend les personnes handicapées. En se conformant à cette politique, Transports Canada a récemment lancé le site Web Voyage accessible en collaboration avec des partenaires des ministères et des organismes fédéraux et provinciaux, ainsi qu'avec un organisme sans but lucratif. Les personnes handicapées utilisent le site Web pour trouver des renseignements et des liens utiles concernant des sources d'information sur le transport accessible à l'échelle canadienne. Il est trop tôt pour évaluer l'incidence de ce site, mais on croit que le fait de faciliter la planification des voyages pour les personnes handicapées contribuera à créer une société qui accepte mieux ces personnes.

Trouvez de plus amples renseignements sur l'accessibilité à : www.accesstotravel.gc. ca

Le Ministère a déterminé que l'industrie des autocars fait des progrès en appliquant un code lié à l'offre volontaire de services accessibles, mais que la sensibilisation auprès des personnes handicapées est faible. En effet, seule une personne sur cinq a signalé connaître ce code. Il faut faire preuve de prudence en interprétant ces résultats, car ils ne sont fondés que sur les perceptions des intervenants, obtenues dans le cadre de sondages. Toutefois, ces résultats indiquent la nécessité de renforcer la sensibilisation de la population cible, dont la vie pourrait être facilitée par l'utilisation des autocars. Pour atteindre cet objectif, le Ministère collabore avec les intervenants.

On peut considérer que l'intégration des objectifs de développement économique et social fait partie intégrante du soutien permanent du Ministère à l'égard des aéroports, des terrains d'aviation, des installations portuaires et des chemins de fer qui desservent les petites collectivités, et particulièrement celles qui sont situées dans des régions isolées. Par exemple, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, en place depuis 1995, a aidé les petits aéroports à continuer de desservir leur collectivité en améliorant la sécurité, en protégeant les actifs et en réduisant les coûts d'exploitation. Le succès de ce programme a été confirmé dans une évaluation ministérielle récente. À Terre-Neuve et Labrador, le Ministère a collaboré avec la province pour financer la restauration des bandes d'atterrissage desservant 14 collectivités côtières isolées. Le but était d'offrir à ces collectivités un service aérien sûr, efficace et accessible pendant toute l'année. On évalue actuellement ce programme, dont les résultats seront communiqués l'année prochaine.

Le Ministère soutient également les services ferroviaires dans les régions éloignées. Une récente évaluation d'un de ces services dans le nord-est du Québec et dans l'ouest de Terre-Neuve et Labrador a permis de conclure que le soutien du Ministère correspond à la politique gouvernementale sur l'accès à distance et sur la contribution à l'économie régionale et que le service continue de combler un besoin réel. Un sondage effectué à bord des trains a indiqué que la grande majorité des voyageurs utilisent le service pour se diriger dans une région éloignée ou pour en revenir.

### 3.3.3 Protéger l'environnement physique

**Résultats définitifs**

- Un réseau de transport durable sur le plan environnemental pour les Canadiens.
- Une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de la pollution engendrées par le secteur du transport.
- La prévention et l'atténuation des dommages environnementaux causés par les activités de transport.

**Dépenses nettes totales**

| | |
|---|---|
| Prévues : | 29 M $ |
| Autorisations : | 33 M $ |
| Réelles : | 35 M $ |

Même si le transport est essentiel dans la vie des Canadiens et dans l'économie canadienne, il comporte également des conséquences environnementales importantes. Le gouvernement du Canada s'est engagé à respecter un certain nombre de priorités environnementales, comme l'air pur, les changements climatiques, l'eau propre et la conservation des espaces naturels du Canada. Dans cette perspective, Transports Canada réitère son engagement de faire sa part pour protéger l'environnement physique en poursuivant l'objectif d'offrir le meilleur réseau de transport aux Canadiens, soit un réseau sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

En mettant tout en œuvre pour atteindre ses objectifs environnementaux à long terme, le Ministère fait face à de nombreux défis. Le transport est une responsabilité partagée entre Transports Canada et de nombreux intervenants. Par conséquent, le transport sous-tend l'instauration de relations de collaboration solides avec d'autres ministères fédéraux, tels que Ressources naturelles Canada et Environnement Canada, avec d'autres ordres de gouvernement, avec les associations de l'industrie et avec les intervenants. Ces intervenants comprennent des sociétés comme les aéroports et les ports, avec lesquels le gouvernement entretient une nouvelle relation. En outre, de nombreux facteurs non soumis à l'influence directe de Transports Canada ont une incidence sur la durabilité du réseau de transport et sur les niveaux d'émissions des GES causés par le secteur du transport. Par exemple, le nombre des voitures et des véhicules commerciaux qui circulent sur les routes augmente. Aussi, le transport continue d'être la plus grande source d'émissions des GES. Si on ne prend pas de mesures supplémentaires, on s'attend à ce que les niveaux des émissions des GES du secteur du transport augmentent, d'ici 2010, de 32 % par rapport aux niveaux de 1990 et de 53 % d'ici à 2020.

Malgré ces défis, on a fait des progrès vers l'atteinte des objectifs environnementaux à long terme prévus par le Ministère. Le tableau suivant indique certains de ces progrès.

Pour de plus amples renseignements sur le transport et l'environnement, visitez notre site Web à : www.tc.gc.ca/envaffairs/french/UNCSD9_April23_01fr.htm pour consulter *Transport durable : le contexte canadien.*

Consultez le chapitre 5 de notre rapport annuel *Le transport au Canada en 2001* ou visitez notre site Web à : www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transport.htm

**Tableau 5 - Indicateurs de notre progrès**

- L'utilisation de l'énergie dans le secteur du transport, qui a augmenté entre 1990 et 1999, a légèrement chuté en 2000, ce qui est principalement attribuable aux pipelines et à la consommation du transport maritime liée à un niveau d'activité un peu plus faible.
- Les données préliminaires laissent supposer que la consommation énergétique du transport a diminué davantage en 2001.
- En 2000, les achats de véhicules économiques en essence de première classe[1] représentaient 5,3 % des achats totaux de véhicules, comparativement à 4,8 % en 1999 et 1,8 % en 1998.
- La contribution de Transports Canada aux initiatives gouvernementales s'est traduite par des améliorations dans les émissions de GES per capita et par des réductions dans les taux de croissance annuels.[2]
- Pour environ le quart des lieux contaminés de Transports Canada, on a pris des mesures d'assainissement ou de gestion des risques ou l'on a déterminé qu'aucune mesure n'était nécessaire. Les lieux restants font l'objet d'une évaluation, de mesures d'assainissement ou d'une gestion des risques.

1 – Ressources naturelles Canada, Véhicules les plus économiques en essence :
www.oee.nrcan.gc.ca/auvolant/meilleur-carburant/index.cfm

2- Ressources naturelles Canada, Troisième rapport national du Canada sur le changement climatique
Consultez le rapport au : www.climatechange.gc.ca/french/3rn/index.html

On peut consulter la SDD de 2001-2003 de Transports Canada à : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm

La *Stratégie de développement durable de 2001-2003* (SDD) de Transports Canada est le principal document qui orientera les initiatives de développement durable et les initiatives environnementales du Ministère au cours des deux prochaines années. La SDD expose sept défis, ce qui comprend les engagements, les objectifs et les mesures du rendement, qui visent à promouvoir la durabilité des transports et qui correspondent à l'objectif stratégique du Ministère de protéger l'environnement physique. Le Ministère a réalisé des progrès importants dans la mise en œuvre de cette stratégie.

On trouve ci-dessous un aperçu des principaux résultats environnementaux du Ministère, organisés en fonction des défis exposés dans la SDD de 2001-2003.

## RENFORCER LA SENSIBILISATION AU TRANSPORT DURABLE

La SDD de 2001-2003 de Transports Canada renferme le programme Sur la route du transport durable (SRTD), qui est une initiative ministérielle clé pour améliorer la sensibilisation au transport durable. Pendant la phase initiale du programme, environ 900 000 dollars ont été affectés à 26 projets, dont plusieurs ont réussi à augmenter le degré de sensibilisation sur les questions de transport durable. Par exemple :

- Le projet *Champions Air pur* de Green & Gold Inc. a rejoint plus de 3 000 jeunes et 1 400 adultes grâce à des activités comme la *Journée internationale Marchons vers l'école*.
- Le projet de l'Association canadienne des automobilistes visant à augmenter la sensibilisation des automobilistes canadiens à l'égard du changement climatique a rejoint plus de quatre millions de lecteurs, grâce à une série de quatre articles publiés dans la revue *Leisureways* et sur le site Web national de l'Association.

Une évaluation du programme SRTD effectuée en juin 2001 a permis de conclure que le programme a réussi à donner la majorité des résultats de programme souhaités. À la suite de l'évaluation, on a apporté un certain nombre de rajustements, y compris la nécessité de consulter davantage les intervenants et d'obtenir d'eux davantage de commentaires afin d'améliorer la prestation de services, la nécessité d'instaurer de meilleurs mécanismes pour permettre à Transports Canada d'apporter des améliorations de programme qui répondent aux attentes des intervenants, la nécessité de mieux diffuser les histoires de réussite du programme SRTD et la nécessité de promouvoir les pratiques de gestion axées sur les résultats.

📖 *Évaluation du Fonds de transport durable*, Direction générale de l'évaluation des programmes, Transports Canada, juin 2001

En 2001, Transports Canada et le Conseil international des aéroports ont présenté un atelier conjoint sur les systèmes de gestion de l'environnement dans le secteur du transport aérien. Les participants ont pu y partager des pratiques exemplaires.

En janvier 2002, le ministre des Transports a annoncé que le programme SRTD serait prolongé pour une autre période de cinq ans, grâce à un budget total de 2,5 millions de dollars.

💻 Trouvez de plus amples renseignements sur le programme SRTD à : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/srtd/menu.htm

En outre, Transports Canada a renforcé la sensibilisation et la compréhension du transport durable parmi ses employés. Les principes de développement durable ont été intégrés dans le matériel de présentation des cours internes, auxquels environ 295 employés ont participé en 2001-2002.

**ÉLABORER DES OUTILS DESTINÉS À AMÉLIORER LA PRISE DE DÉCISIONS**

De concert avec le Centre pour un transport durable, d'autres ministères fédéraux et d'autres intervenants du secteur des transports, Transports Canada a continué de participer à l'élaboration d'indicateurs de transport durable, afin d'améliorer la capacité de gestion en vue de prendre des décisions sensées en matière de développement durable. Le travail effectué jusqu'à présent a permis d'établir des relations solides avec d'autres intervenants du milieu du transport durable et d'améliorer la connaissance des indicateurs au sein du Ministère.

💻 Pour de plus amples renseignements sur les indicateurs de transport durable, consultez le site Web du Centre pour un transport durable, à l'adresse : www.cstctd.org

En mars 2001, Transports Canada a approuvé sa politique d'évaluation environnementale stratégique (EES). Il s'agit d'un processus systématique en

💻 Pour de plus amples renseignements sur l'ÉES, consultez le site : www.tc.gc.ca/envaffairs/english/envass/sea_f.htm

vertu duquel les effets environnementaux des programmes, des politiques et des plans sont évalués et examinés. L'EES permet au Ministère de prendre de meilleures décisions qui illustrent les objectifs liés à la durabilité de l'environnement et du transport. Transports Canada a offert de la formation relative à l'EES à 85 agents; la plupart d'entre eux ont déterminé un accroissement de la sensibilisation et de la capacité d'effectuer des EES. De plus, le Ministère a élaboré un outil qui permettra de prévoir l'impact environnemental de ses politiques, de ses plans et de ses programmes en matière de transport de surface. Il s'agit d'un outil unique au Canada, car il permet d'évaluer simultanément les impacts environnementaux liés à tous les modes de transport. Les essais pilotes révèlent que cet outil s'avérera utile dans le cadre du processus d'EES.

En mars 2002, le Ministère a publié trois études consacrées aux transports urbains, demandées dans le cadre de l'engagement du gouvernement à l'égard de l'amélioration des infrastructures de transport en commun, mis en relief dans le Discours du Trône de l'an dernier.

Pour de plus amples renseignements sur les études des transports en commun, consultez le site : www.tc.gc.ca/programs/Environment/UrbanTransportation/transitstudies

Ces études permettront au gouvernement de mieux comprendre l'industrie du transport en commun. De plus, elles ont été présentées au groupe de travail du caucus du Premier ministre sur les questions urbaines, chargé d'examiner comment le gouvernement du Canada peut mettre davantage l'accent sur la collaboration dans le cadre de son mandat visant à accroître la qualité de vie au sein des grands centres urbains du Canada.

**Études relatives aux transports urbains publiées par Transports Canada :**

- *Vision nationale pour les transports en commun au Canada jusqu'en 2020*, qui comporte l'analyse des tendances à long terme, d'études de cas internationales et d'énoncés de vision municipaux existants, de même que des objectifs proposés touchant le nombre d'usagers du transport urbain.
- *Les transports urbains au Canada – Le point*, dans laquelle on décrit l'état actuel de l'industrie canadienne du transport urbain, de même que les tendances du financement provincial et municipal consacré au transport urbain au fil des ans et l'on évalue les besoins futurs de ce type de transport.
- *Étude économique pour l'élaboration d'un modèle coûts-avantages appliqué à l'évaluation de projets d'investissement dans les transports publics*, qui fournit un cadre analytique destiné à l'évaluation de l'investissement dans le transport urbain.

## PROMOUVOIR L'ADOPTION DE LA TECHNOLOGIE DE TRANSPORT DURABLE

Pour de plus amples renseignements sur les projets de R&D de Transports Canada, consultez le site : www.tc.gc.ca/cdt/projets/menu.htm

À long terme, la technologie offrira la possibilité de fournir aux Canadiens des solutions sûres, efficaces et respectueuses de l'environnement en matière de transport.

Transports Canada a collaboré avec ses partenaires et les intervenants, afin d'adapter les technologies nouvelles et existantes relatives au transport durable et de promouvoir leur intégration au réseau de transport du Canada.

Par exemple, le Ministère a favorisé l'adoption de la technologie de transport durable à l'aide d'un programme de véhicules de technologie avancée (VTA), qui contribue à faire mieux connaître les VTA au public au moyen d'inspections, d'essais de véhicules et d'activités destinées à accroître la sensibilisation. Au cours de 2001-2002, Transports Canada a procédé à l'essai de 91 VTA, effectué 261 évaluations de véhicules et tenu 14 activités axées sur la sensibilisation du public.

Durant le dernier exercice, le Centre de développement des transports (CDT), qui relève du Ministère, a continué d'effectuer de la recherche et du développement (R&D) pertinents, en regard de l'objectif de promouvoir l'établissement d'un réseau de transport durable qui soit accessible, rentable et respectueux de l'environnement.

### AMÉLIORER LA GESTION ENVIRONNEMENTALE SUR LE PLAN DES TERRES ET DES ACTIVITÉS DE TRANSPORTS CANADA

Transports Canada assume une responsabilité directe liée à l'amélioration de ses pratiques environnementales et à la prise de mesures destinées à atténuer l'impact de ses activités sur l'environnement. Le Ministère est responsable d'un large éventail d'activités et de 986 propriétés, à titre de propriétaire et, dans une moindre mesure, d'exploitant. Le Système de gestion de l'environnement (SGE) du Ministère permet de gérer les activités touchant l'environnement de Transports Canada au sein des emplacements qui relèvent du Ministère à titre de propriétaire-exploitant.

Au cours de la dernière année, Transports Canada a effectué 134 évaluations environnementales liées à de nouveaux projets ministériels, conformément aux exigences de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et des accords sur les revendications territoriales du Nord. Ce type d'évaluation permet d'évaluer les impacts environnementaux possibles et de définir des mesures liées à la conception ou à la construction nécessaires afin de réduire les incidences néfastes éventuelles, avant que l'on ne décide de mettre un projet en œuvre.

**Inventaire des ressources naturelles à l'aéroport de Churchill**

En raison du caractère sensible de l'environnement de la région de Churchill, l'établissement d'un inventaire des ressources naturelles a constitué une étape importante dans la démarche visant à protéger ce lieu. Le rapport d'inventaire a permis de déterminer les impacts possibles des activités de Transports Canada et d'élaborer des plans de gestion efficaces qui contribuent à établir un équilibre entre les activités opérationnelles et les principes de la protection et de l'intendance de l'environnement. L'inventaire a permis au Ministère de mieux connaître l'environnement terrestre et aquatique de l'aéroport, d'évaluer sa sensibilité et de déterminer un certain nombre d'espèces en danger. On a déjà utilisé ces renseignements afin de permettre à Transports Canada d'élaborer des plans de gestion et des plans opérationnels qui tiennent compte de la sensibilité de l'écosystème local.

💻 Pour de plus amples renseignements sur le SGE, consultez le Rapport annuel de Transports Canada sur le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sge/RPE2001.htm

💻 Pour de plus amples renseignements sur la protection de l'environnement, consultez le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/protectiondel'environnement/menu.htm

Le Ministère a repéré 495 lieux contaminés, dont 93 % (c.-à-d., 459) ont été évalués. De ce nombre, 345 emplacements ont été classés en vertu des systèmes nationaux de classification du Conseil canadien des ministres de l'Environnement. Au cours de la dernière année, 424 000 dollars ont été consacrés à l'assainissement d'emplacements liés à des lieux de navigation occupés par NAV CANADA; 19 emplacements ont été nettoyés. Ces emplacements sont loués à NAV CANADA dans le cadre de la privatisation du réseau de navigation aérienne; en outre, conformément à l'accord de transfert, Transports Canada assume la responsabilité de la contamination survenue avant le transfert. Ce projet se poursuivra jusqu'en 2003-2004; 35 autres emplacements doivent être assainis, moyennant un coût estimatif de 4,5 millions de dollars.

En ce qui concerne son parc de véhicules, Transports Canada veut s'assurer que 50 % des véhicules achetés entre 2001 et 2003 sont peu polluants. En 2001, 23 véhicules neufs sur 60 avaient un faible taux d'émission, y compris des véhicules hybrides et des véhicules convertis au gaz naturel ou alimentés à l'aide d'un mélange d'éthanol.

### RÉDUIRE LES ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES

Le contrôle ou la prévention de la pollution atmosphérique et d'autres émissions atmosphériques provenant des transports, notamment, les émissions de GES, d'oxydes d'azote, de composés organiques volatils, de particules et d'autres contaminants aériens, constitue un défi de taille dans le contexte du transport durable.

Le secteur des transports constitue le plus important producteur d'émissions de GES. Afin de relever ce défi, le gouvernement du Canada a mis en œuvre le *Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique*, qui a permis de définir cinq mesures liées aux transports et destinées à réduire les émissions atmosphériques : l'efficacité énergétique des nouveaux véhicules, les nouveaux carburants, les véhicules à pile combustible, le transport de marchandises et le transport urbain. Transports Canada agit à titre de ministère directeur en ce qui a trait aux deux dernières mesures.

Le programme SRTD contribue à réduire les émissions de GES, à l'aide des initiatives suivantes, entre autres :

- Le projet *Bike-share*, mis en œuvre par le Toronto Christian Resource Centre, qui a entraîné l'élimination de 43,51 tonnes de $CO_2$ et de 45,12 kg de $No_x$.
- Le projet de l'Institut canadien de génie forestier, qui vise à maximiser le rendement et à réduire les émissions de GES dans le cadre des activités de transport forestier, dans le cadre duquel on a mis à l'essai avec succès des véhicules destinés au transport forestier, qui ont permis de réduire les émissions de $CO_2$ de 16,1 à 22,7 tonnes par année, comparativement aux camions ordinaires.

Pour de plus amples renseignements sur le *Plan d'action 2000 sur le changement climatique*, consultez le site : www.climatechange.gc.ca/french/whats_new/action_plan.shtml

Pour de plus amples renseignements sur les initiatives en matière de changement climatique de Transports Canada, consultez le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementsclimatiques/menu.htm

Le Programme de démonstrations en transport urbain a été lancé en juin 2001; l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises a été mise en œuvre en novembre de la même année. Les deux programmes en sont toujours à l'étape de la réception et de l'évaluation de demandes et de propositions de projets. Dans le cadre du Programme de démonstrations en transport urbain, 48 propositions provenant de l'ensemble du pays ont été envoyées et sont en cours d'évaluation; ce chiffre atteste une forte sensibilisation au Programme. En ce qui concerne l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises, on a reçu, au cours de sa mise en œuvre initiale, 17 propositions qui touchaient principalement les secteurs du transport ferroviaire et du transport routier.

***Défi transport national***

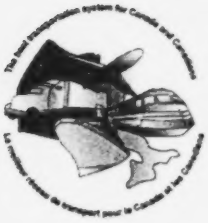
Le 6 juin 2001, 46 % des employés de Transports Canada de la région de la capitale nationale ont participé au Défi transport national dans le cadre de la Semaine nationale de l'environnement. Ces employés n'ont pas utilisé leur voiture et ont ainsi réduit les émissions provenant des véhicules de 25,7 tonnes (25 708,34 kg).

De plus, le Ministère collabore avec Ressources naturelles Canada dans le cadre de l'initiative pour l'efficacité énergétique des véhicules automobiles. L'objectif consiste à négocier avec les membres de l'industrie une amélioration volontaire de l'efficacité énergétique d'ici 2010, de même qu'à mener une vaste campagne de sensibilisation du public destinée à promouvoir les « choix écologiques ». Transports Canada met en œuvre un programme de véhicules de technologie avancée (VTA) fondé sur l'évaluation et sur la démonstration des nouvelles technologies. L'initiative pour l'efficacité énergétique des véhicules a permis d'intégrer 30 véhicules au programme et de tenir 35 activités de démonstration.

En matière d'air pur, le rôle de Transports Canada est axé sur l'établissement de partenariats et sur la sensibilisation, de concert avec le secteur du transport et d'autres échelons de gouvernement. Par exemple, le deuxième sommet annuel sur le smog, qui a eu lieu à Toronto en juin 2001, a rassemblé des dirigeants communautaires, industriels et gouvernementaux du monde entier. Transports Canada a alors signé une déclaration en vertu de laquelle il s'engageait à établir le Conseil de l'air pur de la région du grand Toronto afin d'étudier les problèmes des émissions causées par le smog et par le changement climatique.

**RÉDUIRE LA POLLUTION DE L'EAU**

La prévention et le contrôle du rejet d'effluents et de déchets qui contaminent les rivières, les lacs, les océans, les ports et les plages, de même que la prévention de l'apparition d'espèces aquatiques non indigènes découlant de



***Une réussite***

Durant la Semaine de l'environnement, la région du Québec de Transports Canada a établi le programme *Take it Back!*, afin d'offrir aux employés l'occasion d'éliminer des déchets ménagers dangereux. Environ 1 400 litres de peinture, d'huile et de produits chimiques ont été détournés des réseaux d'évacuation et des installations de traitement des eaux.

l'évacuation d'eaux de lest des navires présentent un défi considérable pour le Ministère.

Les plus grands ports du Canada sont désormais directement responsables de l'assainissement de l'environnement; Transports Canada ne joue aucun rôle direct sur ce plan. Ces dispositions posent un défi de taille en ce qui a trait à la réalisation de l'engagement du Ministère dans le cadre de la SDD pour la période de 2001 à 2003, axé sur la réduction de la pollution de l'eau. En ce qui concerne les ports publics, Transports Canada a dressé un inventaire des points de déversement et d'autres sources possibles de contamination. Cette initiative a permis de déterminer 1 612 sources possibles, qui feront l'objet d'une enquête plus approfondie au niveau des ports publics.

Le Ministère a obtenu un certain succès dans le cadre de ses initiatives visant à réduire la pollution de l'eau. Par exemple, des modifications apportées au *Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses* ont permis d'accroître l'uniformité entre les règlements canadiens relatifs aux marchandises dangereuses et les accords internationaux visant la pollution marine. Ces accords exigent une définition précise des polluants marins, afin de réduire au minimum la pollution accidentelle et de garantir un marquage et un étiquetage convenables des emballages.

Transports Canada continue de collaborer avec le ministère des Pêches et des Océans et Environnement Canada, afin de contrôler efficacement les rejets dans les océans, à l'aide d'une surveillance aérienne. En 2000-2001, on a repéré deux cas de pollution au large de Terre-Neuve, huit dans les Maritimes, cinq au Québec et 49 dans la région du Pacifique; aucun cas n'a été observé dans la région du Centre et de l'Arctique.

**PROMOUVOIR LE TRANSPORT EFFICACE**

Transports Canada a mis en œuvre des initiatives qui visent à relever le défi relatif à l'amélioration de l'efficacité de tous les modes de transport et à réduire la congestion, la consommation d'énergie et les coûts. Le Ministère a terminé la première partie d'une étude en deux étapes qui fournira une évaluation critique des limites et des lacunes qui nuisent à l'intégration des modes et à la compétitivité des réseaux canadiens de transport dans le contexte nord-américain. Le rapport de la première étape comporte un ensemble exhaustif de recommandations et a été diffusé parmi les intervenants. On étudiera la mise en œuvre de la seconde étape une fois que les intervenants auront examiné le rapport de la première étape.

De plus, le Ministère s'emploie à intégrer des critères de développement durable aux accords et aux programmes de financement de l'infrastructure, y compris le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), les ententes et les projets touchant les routes cofinancés à l'échelon fédéral et le soutien du transport ferroviaire de passagers.

## 3.4 Transports Canada – Le programme de gestion

**Résultats définitifs**

- Fournir aux gestionnaires et aux employés des conseils fonctionnels fondés sur le savoir ainsi que des systèmes et des services de gestion efficaces.
- Contribuer à l'atteinte des résultats définitifs et des objectifs stratégiques connexes dans les trois secteurs d'activités essentiels.

Le défi du programme de gestion du Ministère est de susciter et de maintenir la capacité permettant d'atteindre les objectifs fixés et de respecter les besoins et les priorités du Parlement, de la population et des organismes centraux. Le programme tient compte des principaux problèmes liés à la capacité des secteurs d'activités à fournir leurs services essentiels. Dans le contexte de l'examen postérieur à la mise en œuvre des programmes et d'une économie du savoir qui se mondialise de plus en plus, le programme de gestion reflète le besoin de changer la façon dont nous gérons les employés, les fonds, l'information et la technologie en tenant compte des valeurs et des pratiques du milieu de travail moderne.

### LE RENOUVELLEMENT DES EFFECTIFS

Comme 39 % de ses effectifs seront admissibles à la retraite d'ici décembre 2010, Transports Canada a dû repenser ses méthodes de recrutement, d'embauchage, de maintien en poste et de perfectionnement des employés. Le lourd et long processus de dotation constitue un défi de taille. Les gestionnaires et les employés affirment régulièrement que le délai d'exécution des mesures de dotation suscite le plus de frustration dans le cadre de la dotation de postes. On perd parfois des occasions d'embaucher des personnes qualifiées, parce que des candidats compétents perdent patience et acceptent une autre offre d'emploi.

De concert avec la Commission de la fonction publique, le Ministère a élaboré des bassins de candidats possibles liés aux groupes professionnels qui font l'objet d'un roulement élevé. On a ainsi réduit le délai moyen relatif à la dotation des postes de soutien administratif, qui est passé à 45 jours et, globalement, le délai moyen nécessaire pour doter d'une manière concurrentielle les postes au sein de la fonction publique, qui est passé de 154 jours à 134 jours. Le Ministère souhaite réduire encore davantage le délai de dotation, de manière à atteindre un délai moyen de 100 jours d'ici mars 2003.

En outre, le Ministère a réussi à recruter des employés dans des secteurs professionnels clés, notamment, l'inspection technique, les ressources humaines, les finances, les politiques et la navigation aérienne; on a ainsi atteint un niveau de recrutement équivalent, voire supérieur au taux de départs

au cours des deux dernières années. De plus, le Ministère a mis en œuvre 23 projets axés sur le transfert des connaissances, qui permettent de capter les connaissances acquises par les employés affectés à des postes hautement spécialisés, afin de les transmettre aux employés novices ou moins chevronnés.

### Recrutement électronique

En décembre 1999, Transports Canada a lancé un site Web novateur consacré au recrutement électronique, pour les besoins de l'embauchage de pilotes, d'ingénieurs et d'inspecteurs techniques. Lorsque le Ministère a voulu doubler le nombre d'inspecteurs de sûreté, à la suite des événements du 11 septembre 2001, le système a été mis à rude épreuve. Cependant, il s'est rapidement adapté aux exigences en matière de recrutement propres à ce groupe très spécialisé; pour la première fois, seules les demandes transmises par le site Web ont été acceptées. Le Ministère a relevé avec succès le défi du recrutement. Au total, 11 000 demandes ont été acheminées à la suite d'une campagne menée à l'échelle du pays. Le système a restreint, par des moyens électroniques, le nombre de candidats à 2 500; en cinq jours, une équipe nationale de sept personnes a retenu 565 de ces derniers en vue d'une évaluation plus approfondie. Le processus global de présélection s'est terminé dans les 10 jours de la date de clôture du concours, chose qui n'aurait pas été possible si la sélection avait été entièrement effectuée manuellement.

Pour de plus amples renseignements sur le système de recrutement électronique, consultez le site : www.tc.gc.ca/era_are/can_post/welcome.asp?Lang=F

Cet exercice a permis au Ministère de retenir un certain nombre de leçons utiles. Premièrement, la sélection électronique est efficace. Deuxièmement, ce type de recrutement suscite un nombre exceptionnel de demandes; on doit donc s'assurer du rendement adéquat du système et d'une capacité de mémoire convenable. Troisièmement, les candidats présentent leurs demandes à des moments imprévus; ce facteur doit donc être pris en compte au moment de la planification initiale.

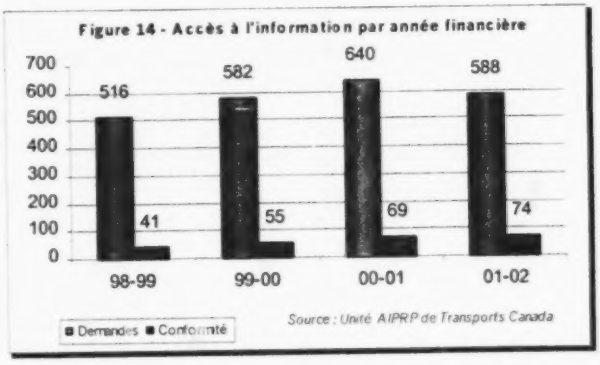
Le système de recrutement électronique de Transports Canada fait figure de pionnier au sein du gouvernement et constitue un modèle en ce qui a trait aux activités électroniques de demain. La Commission de la fonction publique l'appuie, et d'autres ministères et organismes, notamment, le Service correctionnel du Canada, Justice Canada, le ministère de la Défense nationale et l'Agence spatiale, ont manifesté un intérêt.

### Information destinée aux Canadiens

Transports Canada a surveillé son rendement sur le plan de la communication de renseignements aux Canadiens et des mesures prises afin de rationaliser le processus. Bien que le commissaire à l'information ait félicité le Ministère pour les progrès qu'il avait réalisés, le rendement de ce dernier demeure inférieur à la norme de conformité ponctuelle de 95 %.

Même si l'on a acheté et installé du nouveau matériel destiné à améliorer le traitement, les événements du 11 septembre ont haussé les exigences en matière de sûreté bien au-delà de la capacité des logiciels actuels. On doit accroître les consultations interministérielles, car le gouvernement, soucieux de la sûreté, souhaite communiquer l'information d'une manière responsable. Malgré ces lacunes, Transports Canada a amélioré sa capacité de répondre aux demandes d'accès à l'information (AAI) dans les 30 jours. Le Ministère continuera de chercher des moyens de relever les défis d'une manière plus globale.

Le graphique 14 fait état des demandes d'AAI reçues à Transports Canada au cours des quatre dernières années. Le nombre de demandes a augmenté de presque 20 % par année jusqu'en 2001-2002, et il semble que la tendance à la hausse se maintiendra au cours des prochaines années. Le graphique illustre également la capacité croissante du Ministère de répondre aux demandes, malgré les obstacles.




Transports Canada a également obtenu des résultats positifs dans d'autres secteurs de communications. Par le truchement de son partenariat avec le Weather Network, le Ministère fournit aux Canadiens des conseils en matière de sécurité et de transport lié à l'environnement. De plus, le Ministère a réalisé une série de vignettes destinées à la télévision et qui offrent divers avantages à la collectivité, notamment, sur le plan de la sécurité et de la sûreté. Ces vignettes traitent, entre autres, de l'installation adéquate des dispositifs de retenue de bébé à bord des automobiles.

### LA GESTION DE L'INFORMATION AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ

Transports Canada renouvelle son infrastructure de gestion de l'information et de technologie de l'information, afin d'améliorer les services destinés aux employés et au grand public. Le nouveau Système canadien de contrôle par l'État du port illustre l'une des manières dont le Ministère a perfectionné ses moyens techniques afin de répondre aux exigences opérationnelles. Ce système, qui a obtenu une médaille d'or, appuie le travail accompli par 240 inspecteurs de la sécurité maritime, afin d'éliminer le transport maritime inférieur à la norme dans les eaux canadiennes. Ce système permet à ces derniers de se concentrer sur les navires qui représentent un risque élevé pour

les personnes, pour les biens et pour l'environnement. En même temps, il favorise l'efficacité de l'industrie, car il réduit le nombre d'inspections imposées aux exploitants qui représentent un faible risque, et donc les coûts de ces derniers liés à la perte de temps. De plus, ce système est rentable pour Transports Canada; ce facteur a incité de nombreux pays à étudier la possibilité de l'utiliser dans le cadre de leurs propres programmes de contrôle par l'État du port.

## GOUVERNEMENT EN DIRECT AU SERVICE DES CANADIENS

Au sein de Transports Canada, l'initiative Gouvernement en direct (GED) permet de fournir des services et de l'information en ligne, afin d'accroître l'efficacité du travail effectué par le Ministère à l'intention des Canadiens. Par exemple, les inspecteurs de la sécurité ont bénéficié d'un disque compact contenant les règlements sur le transport des marchandises dangereuses et sur la sécurité maritime. Tandis que les inspecteurs ont toujours les règlements essentiels à portée de main, ils ne sont plus obligés de transporter de nombreux documents volumineux d'un emplacement à l'autre.

Dans le cadre de l'initiative GED, le Ministère a mis en œuvre d'autres projets qui ont eu une incidence favorable sur la sécurité et sur la protection de l'environnement. On a élaboré un système d'information géographique qui permet de localiser les marchandises dangereuses durant leur transport. En outre, on a fourni aux capitaines de navires un outil de recherche électronique qui leur permet de déterminer les installations canadiennes situées à proximité et où ils peuvent rejeter des déchets, notamment, l'eau de cale.

Transports Canada, de concert avec Environnement Canada et le ministère des Pêches et des Océans, a pris l'initiative d'élaborer les Services maritimes en direct. Les utilisateurs de ce service peuvent accéder rapidement et facilement à des sites Web qui contiennent des renseignements sur la navigation de plaisance, les opérations commerciales et l'infrastructure maritime. Les utilisateurs y trouvent des liens vers les plus récentes conditions météorologiques et maritimes, l'actualité en matière d'éducation et de sécurité, les avis, les règlements, les aides à la navigation, etc.

Pour de plus amples renseignements sur les Services maritines en direct, consultez le site www.marineservices.gc.ca

Grâce à l'initiative GED, les candidats peuvent désormais subir à distance des examens de pilotage et d'aviation. On prévoit utiliser des techniques liées à la largeur de bande, de manière à ce que les bureaux régionaux possèdent une capacité de service en direct aussi rapide et efficace que celle de l'Administration centrale, ce qui facilitera la prestation de services aux Canadiens de l'ensemble du pays.

59-69

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

---

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

# Annexe 1 – Tableaux financiers

## Tableau A– Sommaire des crédits

| Crédit | *(en milliers de dollars)* | 2002-2002 Dépenses prévues | Total des autorisations | Dépenses réelles |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Dépenses de fonctionnement[1] | 137 305 | 213 057 | **190 134** |
| 5 | Dépenses en immobilisations | 97 449 | 117 929 | **110 611** |
| 10 | Subventions et contributions | 203 528 | 404 807 | **343 013** |
| 15 | Paiements à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. | 116 237 | 92 860 | **92 860** |
| 20 | Paiements à Marine Atlantique Inc. | 36 347 | 36 784 | **36 784** |
| 25 | Paiements à VIA Rail Canada Inc. | 247 739 | 310 201 | **310 201** |
| (L) | Ministre des Transports — Traitement et allocation pour véhicule | 52 | 68 | **68** |
| (L) | Paiements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal | 4 000 | 3 072 | **3 072** |
| (L) | Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés | 48 471 | 50 511 | **50 511** |
| (L) | Paiements prévus aux ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent | 1 577 | 1 496 | **1 496** |
| (L) | Paiement de la subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland | 48 400 | 48 325 | **48 325** |
| (L) | Frais des agences de recouvrement | - | 0 | **0** |
| (L) | Dépenses des produits de la vente de biens excédentaires de l'État | - | 7 78 | **642** |
| | **Total budgétaire** | 941 105 | 1 286 488 | **1 193 417** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

*1. Les dépenses réelles au titre du crédit I n'incluent pas les recettes disponibles de 340 millions de dollars.*

*Changements aux autorisations.* Transports Canada a terminé l'exercice financier avec 345 millions de dollars d'autorisations additionnelles. Plus de trois quarts de cette augmentation, ou 260 millions de dollars, était reliée aux événements du 11 septembre 2001 afin de compenser les compagnies aériennes et exploitants spécialisés ainsi que les mesures de sécurité publique et initiatives anti-terroristes. Du montant restant, on dénote des éléments important tels 62 millions de dollars pour l'expansion du programme d'investissement de VIA Rail, 24 millions de dollars pour les ententes collectives, 7 millions de dollars de dépenses reliées à la vente des biens excédentaires de l'État et autres augmentations et réductions couvrant divers sujets.

*Fonds excédentaires.* Les dépenses réelles de 2001-2002 s'élevaient à 1,2 milliards de dollars créant ainsi un surplus de 93 millions de dollars ou environ sept pour-cent du total des autorisations disponibles. La plupart du surplus, 67 millions de dollars, était attribuable au fait que les besoins de fonds pour les questions liées aux événements du 11 septembre étaient moins que prévus originalement. Le reste du surplus fut occasionné principalement par les délais des actions en dotation, les projets d'environnement et divers projets d'immobilisations.

# Annexe 1 – Tableaux financiers

## Tableau A– Sommaire des crédits

| Crédit | *(en milliers de dollars)* | 2002-2002 Dépenses prévues | Total des autorisations | Dépenses réelles |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Dépenses de fonctionnement[1] | 137 305 | 213 057 | **190 134** |
| 5 | Dépenses en immobilisations | 97 449 | 117 929 | **110 611** |
| 10 | Subventions et contributions | 203 528 | 404 807 | **343 013** |
| 15 | Paiements à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. | 116 237 | 92 860 | **92 860** |
| 20 | Paiements à Marine Atlantique Inc. | 36 347 | 36 784 | **36 784** |
| 25 | Paiements à VIA Rail Canada Inc. | 247 739 | 310 201 | **310 201** |
| (L) | Ministre des Transports — Traitement et allocation pour véhicule | 52 | 68 | **68** |
| (L) | Paiements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal | 4 000 | 3 072 | **3 072** |
| (L) | Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés | 48 471 | 50 511 | **50 511** |
| (L) | Paiements prévus aux ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent | 1 577 | 1 496 | **1 496** |
| (L) | Paiement de la subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland | 48 400 | 48 325 | **48 325** |
| (L) | Frais des agences de recouvrement | - | 0 | **0** |
| (L) | Dépenses des produits de la vente de biens excédentaires de l'État | - | 7 78 | **642** |
| | **Total budgétaire** | 941 105 | 1 286 488 | **1 193 417** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

*1. Les dépenses réelles au titre du crédit I n'incluent pas les recettes disponibles de 340 millions de dollars.*

*Changements aux autorisations.* Transports Canada a terminé l'exercice financier avec 345 millions de dollars d'autorisations additionnelles. Plus de trois quarts de cette augmentation, ou 260 millions de dollars, était reliée aux événements du 11 septembre 2001 afin de compenser les compagnies aériennes et exploitants spécialisés ainsi que les mesures de sécurité publique et initiatives anti-terroristes. Du montant restant, on dénote des éléments important tels 62 millions de dollars pour l'expansion du programme d'investissement de VIA Rail, 24 millions de dollars pour les ententes collectives, 7 millions de dollars de dépenses reliées à la vente des biens excédentaires de l'État et autres augmentations et réductions couvrant divers sujets.

*Fonds excédentaires.* Les dépenses réelles de 2001-2002 s'élevaient à 1,2 milliards de dollars créant ainsi un surplus de 93 millions de dollars ou environ sept pour-cent du total des autorisations disponibles. La plupart du surplus, 67 millions de dollars, était attribuable au fait que les besoins de fonds pour les questions liées aux événements du 11 septembre étaient moins que prévus originalement. Le reste du surplus fut occasionné principalement par les délais des actions en dotation, les projets d'environnement et divers projets d'immobilisations.

## Tableau B – Comparaison du total des dépenses prévues avec le total des dépenses réelles

| 2001-2002<br>Secteur d'activités<br>*(en milliers de dollars)* | ETP | Dépenses de fonctionnement brutes[1] | Dépenses en immobilisations | Paiements de transferts[2] | Sociétés d'État | Total des dépenses brutes | *Moins* recettes disponibles | Total des dépenses nettes |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Politiques** | 189 | 30 336 | 450 | 58 782 | 284 086 | 373 654 | 50 | 373 604 |
| | *201* | *38 261* | *450* | *217 257* | *346 985* | *602 953* | *50* | *602 902* |
| | **225** | **34 721** | **341** | **157 995** | **346 985** | **540 042** | **581** | **539 459** |
| **Programmes et Cessions** | 421 | 82 597 | 71 321 | 184 622 | 116 237 | 454 777 | 257 746 | 197 031 |
| | *416* | *105 374* | *40 224* | *214 052* | *92 860* | *452 510* | *282 747* | *169 763* |
| | **427** | **91 021** | **36 203** | **213 968** | **92 860** | **434 052** | **278 406** | **155 647** |
| **Sécurité et Sûreté** | 2 846 | 303 814 | 12 465 | 12 523 | - | 328 802 | 51 378 | 277 424 |
| | *2 913* | *361 236* | *63 323* | *24 895* | - | *449 454* | *56 328* | *393 126* |
| | **2 886** | **356 662** | **60 876** | **22 447** | **-** | **439 985** | **59 838** | **380 146** |
| **Administration ministérielle** | 698 | 80 876 | 13 213 | - | - | 94 089 | 1 044 | 93 045 |
| | *871* | *107 809* | *13 932* | - | - | *121 741* | *1 044* | *120 697* |
| | **887** | **106 317** | **13 191** | **-** | **-** | **119 508** | **1 344** | **118 164** |
| **Total** | 4 154 | 497 623 | 97 449 | 255 928 | 400 323 | 1 251 323 | 310 218 | 941 105 |
| | *4 401* | *612 680* | *117 929* | *456 204* | *439 845* | *1 626 658* | *340 170* | *1 286 488* |
| | **4 425** | **588 721** | **110 611** | **394 410** | **439 845** | **1 533 587** | **340 170** | **1 193 417** |
| **Autres recettes et dépenses** | | | | | | | | |
| – *Recettes non disponibles* (↝ Tableau D) | | | | | | | | 15 000 |
| | | | | | | | | *15 000* |
| | | | | | | | | **43 473** |
| – Coût des services fournis par d'autres ministères (autorisations = coût réel) | | | | | | | | 53 366 |
| | | | | | | | | **49 285** |
| **Coût net du programme** | | | | | | | | 979 471 |
| | | | | | | | | *1 324 854* |
| | | | | | | | | **1 199 229** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

*1.Comprend les paiements législatifs pour les régimes d'avantages sociaux des employés, les allocations du Ministre, les frais des agences de recouvrement, les remboursements des fonds versés au cours des exercices antérieurs, les paiements prévus aux ententes concernant la Voie Maritime du Saint-Laurent et le produit de la vente des biens excédentaires de l'État. 2. Comprend les paiements législatifs pour le pont Victoria (Montréal) et pour la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.*

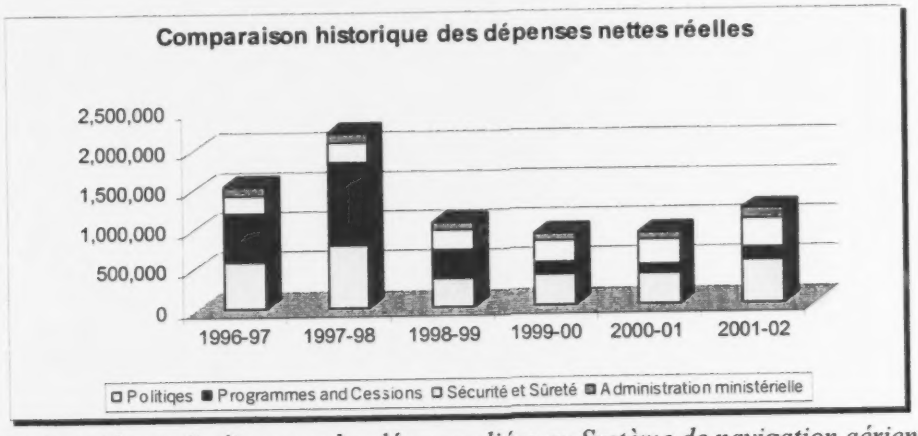
Les caractères normaux indiquent les dépenses prévues. Les caractères en italiques indiquent les autorisations totales. Les **caractères gras** indiquent les dépenses/recettes réelles.

**Tableau C – Comparaison des dépenses nettes avec celles d'exercices antérieurs**

| Secteur d'activités (en milliers de dollars) | Dépenses réelles de 1999-2000 | Dépenses réelles de 2000-2001 | 2001-2002 Dépenses prévues | 2001-2002 Total des autorisations | 2001-2002 Dépenses réelles |
|---|---|---|---|---|---|
| Politiques | 378 319 | 381 290 | 373 604 | 602 902 | **539 459** |
| Programmes et Cessions | 166 333 | 123 | 197 031 | 169 763 | **155 647** |
| Sécurité et Sûreté | 264 962 | 302 578 | 277 424 | 393 126 | **380 146** |
| Administration ministérielle | 94 311 | 108 729 | 93 045 | 120 697 | **118 164** |
| **Total budgétaire** | **903 924** | **915 720** | **941 105** | **1 286 488** | **1 193 417** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tel qu'illustré dans le graphique suivant, les niveaux de dépenses de Transports Canada diminuent depuis que le Ministère se transforme de propriétaire-exploitant à un rôle axé sur la réglementation et les politiques. L'augmentation des dépenses en 1997-1998 était attribuable à un paiement unique de 348 millions de dollars à la province de Terre-Neuve pour l'exploitation des services de fret maritime et de traversiers pour passagers. L'augmentation des dépenses en 2001-2002 est attribuable principalement aux coûts associés aux attaques terroristes aux É.-U.




*Nota : Le tableau n'indique pas les dépenses liées au Système de navigation aérienne, qui a été transféré à NAV CANADA en novembre 1996.*

## Tableau B – Comparaison du total des dépenses prévues avec le total des dépenses réelles

| 2001-2002 Secteur d'activités *(en milliers de dollars)* | ETP | Dépenses de fonctionnement brutes[1] | Dépenses en immobilisations | Paiements de transferts[2] | Sociétés d'État | Total des dépenses brutes | *Moins* recettes disponibles | Total des dépenses nettes |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Politiques** | 189 | 30 336 | 450 | 58 782 | 284 086 | 373 654 | 50 | 373 604 |
| | *201* | *38 261* | *450* | *217 257* | *346 985* | *602 953* | *50* | *602 902* |
| | **225** | **34 721** | **341** | **157 995** | **346 985** | **540 042** | **581** | **539 459** |
| **Programmes et Cessions** | 421 | 82 597 | 71 321 | 184 622 | 116 237 | 454 777 | 257 746 | 197 031 |
| | *416* | *105 374* | *40 224* | *214 052* | *92 860* | *452 510* | *282 747* | *169 763* |
| | **427** | **91 021** | **36 203** | **213 968** | **92 860** | **434 052** | **278 406** | **155 647** |
| **Sécurité et Sûreté** | 2 846 | 303 814 | 12 465 | 12 523 | - | 328 802 | 51 378 | 277 424 |
| | *2 913* | *361 236* | *63 323* | *24 895* | - | *449 454* | *56 328* | *393 126* |
| | **2 886** | **356 662** | **60 876** | **22 447** | **-** | **439 985** | **59 838** | **380 146** |
| **Administration ministérielle** | 698 | 80 876 | 13 213 | - | - | 94 089 | 1 044 | 93 045 |
| | *871* | *107 809* | *13 932* | - | - | *121 741* | *1 044* | *120 697* |
| | **887** | **106 317** | **13 191** | **-** | **-** | **119 508** | **1 344** | **118 164** |
| **Total** | 4 154 | 497 623 | 97 449 | 255 928 | 400 323 | 1 251 323 | 310 218 | 941 105 |
| | *4 401* | *612 680* | *117 929* | *456 204* | *439 845* | *1 626 658* | *340 170* | *1 286 488* |
| | **4 425** | **588 721** | **110 611** | **394 410** | **439 845** | **1 533 587** | **340 170** | **1 193 417** |
| **Autres recettes et dépenses** | | | | | | | | |
| – *Recettes non disponibles* (☞ Tableau D) | | | | | | | | 15 000 |
| | | | | | | | | *15 000* |
| | | | | | | | | **43 473** |
| – Coût des services fournis par d'autres ministères (autorisations = coût réel) | | | | | | | | 53 366 |
| | | | | | | | | **49 285** |
| **Coût net du programme** | | | | | | | | 979 471 |
| | | | | | | | | *1 324 854* |
| | | | | | | | | **1 199 229** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

*1.Comprend les paiements législatifs pour les régimes d'avantages sociaux des employés, les allocations du Ministre, les frais des agences de recouvrement, les remboursements des fonds versés au cours des exercices antérieurs, les paiements prévus aux ententes concernant la Voie Maritime du Saint-Laurent et le produit de la vente des biens excédentaires de l'État. 2. Comprend les paiements législatifs pour le pont Victoria (Montréal) et pour la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.*

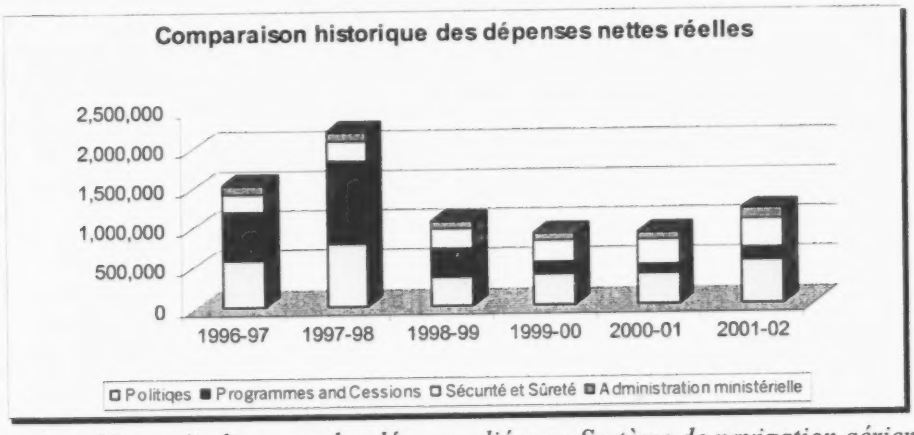
Les caractères normaux indiquent les dépenses prévues. Les caractères en italiques indiquent les autorisations totales. Les **caractères gras** indiquent les dépenses/recettes réelles.

**Tableau C – Comparaison des dépenses nettes avec celles d'exercices antérieurs**

| Secteur d'activités (en milliers de dollars) | Dépenses réelles de 1999-2000 | Dépenses réelles de 2000-2001 | 2001-2002 Dépenses prévues | 2001-2002 Total des autorisations | 2001-2002 Dépenses réelles |
|---|---|---|---|---|---|
| Politiques | 378 319 | 381 290 | 373 604 | 602 902 | **539 459** |
| Programmes et Cessions | 166 333 | 123 | 197 031 | 169 763 | **155 647** |
| Sécurité et Sûreté | 264 962 | 302 578 | 277 424 | 393 126 | **380 146** |
| Administration ministérielle | 94 311 | 108 729 | 93 045 | 120 697 | **118 164** |
| **Total budgétaire** | **903 924** | **915 720** | **941 105** | **1 286 488** | **1 193 417** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tel qu'illustré dans le graphique suivant, les niveaux de dépenses de Transports Canada diminuent depuis que le Ministère se transforme de propriétaire-exploitant à un rôle axé sur la réglementation et les politiques. L'augmentation des dépenses en 1997-1998 était attribuable à un paiement unique de 348 millions de dollars à la province de Terre-Neuve pour l'exploitation des services de fret maritime et de traversiers pour passagers. L'augmentation des dépenses en 2001-2002 est attribuable principalement aux coûts associés aux attaques terroristes aux É.-U.




*Nota : Le tableau n'indique pas les dépenses liées au Système de navigation aérienne, qui a été transféré à NAV CANADA en novembre 1996.*

## Tableau D – Recettes

| Secteur d'activités *(en milliers de dollars)* | Recettes réelles de 1999-2000 | Recettes réelles de 2000-2001 | 2001-2002 Recettes prévues | 2001-2002 Total des autorisations | 2001-2002 Recettes réelles |
|---|---|---|---|---|---|
| **Recettes disponibles** | | | | | |
| ***Politiques*** | | | | | |
| • Prévisions de l'Administration des transports aériens | 205 | 322 | - | - | **262** |
| • Recettes internes d'Agriculture Canada pour la surveillance du transport du grain | 98 | 60 | - | - | **202** |
| • Recettes de location | 260 | 119 | - | - | **117** |
| • Recettes internes et externes diverses | 94 | 117 | 50 | 50 | **-** |
| | 658 | 618 | 50 | 50 | **581** |
| ***Programmes et Cessions*** | | | | | |
| • Recettes des Havres et Ports | 17 575 | 11 178 | 9 707 | 14 265 | **14 265** |
| • Aéroports — Locations | 7 245 | 9 328 | 6 628 | 6 628 | **5 839** |
| • Aéroports — Concessions | 13 695 | 4 313 | 2 471 | 2 471 | **1 693** |
| • Aéroports — Redevances d'atterrissage | 18 771 | 9 451 | 5 704 | 5 704 | **4 439** |
| • Aéroports — Redevances générales d'aérogare | 13 530 | 5 625 | 4 302 | 4 302 | **2 896** |
| • Aéroports — Paiement de loyer et de biens immobiliers | 214 480 | 219 273 | 227 827 | 248 271 | **248 271** |
| • Recettes internes et externes diverses | 3 474 | 1 608 | 1 107 | 1 107 | **1 004** |
| | 288 770 | 260 776 | 257 746 | 282 747 | **278 406** |
| ***Sécurité et Sûreté*** | | | | | |
| • Redevances internes et externes de sécurité aérienne | 12 333 | 12 922 | 10 959 | 10 959 | **11 851** |
| • Recettes internes et externes, Services des aéronefs | 27 106 | 27 519 | 30 576 | 32 676 | **33 723** |
| • Redevances de sécurité routière | 330 | 353 | 350 | 350 | **-** |
| • Redevances internes et externes de sécurité maritime | 8 791 | 9 188 | 7 374 | 7 374 | **7 591** |
| • Inspections de chemins de fer secondaires et autres recettes de la sécurité ferroviaire | 88 | 131 | 63 | 63 | **135** |
| • Recettes internes et externes au titre des activités de recherche et de développement | 4 962 | 2 444 | 1 925 | 4 775 | **5 204** |
| • Recettes diverses internes et externes | 3 244 | 1 442 | 131 | 131 | **1 333** |
| | 56 854 | 53 999 | 51 378 | 56 328 | **59 838** |
| ***Administration ministérielle*** | | | | | |
| • Recettes internes provenant des services d'informatique et de formation | 642 | 779 | 464 | 464 | **234** |
| • Recettes internes et externes de concessions et de location | 906 | 913 | 580 | 580 | **927** |
| • Recettes internes et externes diverses | 240 | 249 | - | - | **182** |
| | 1 788 | 1 941 | 1 044 | 1 044 | **1 344** |
| **Total des recettes disponibles** | **348 070** | **317 334** | **310 218** | **340 170** | **340 170** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

## Tableau D – Recettes *(suite...)*

| Secteurs d'activités *(en milliers de dollars)* | Recettes réelles 1999-2000 | Recettes réelles 2000-2001 | 2001-2002 Recettes prévues | 2001-2002 Total des autorisations | 2001-2002 Recettes réelles |
|---|---|---|---|---|---|
| **Recettes non disponibles** | | | | | |
| ***Recettes fiscales*** | | | | | |
| • Taxe sur les produits et services | 25 633 | 21 678 | - | - | - |
| • Taxe sur le transport aérien | 2 859 | - | - | - | - |
| ***Recettes non fiscales*** | | | | | |
| • Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent | 4 625 | 4 098 | 5 000 | 5 000 | **4 802** |
| • Location de wagons-trémies | 13 021 | 13 577 | 10 000 | 10 000 | **13 936** |
| • Rendement des investissements | 22 527 | 42 364 | - | - | **10 434** |
| • Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs | 3 370 | 657 | - | - | **1 143** |
| • Redressement des comptes fournisseurs d'exercices antérieurs | 6 224 | 15 193 | - | - | **4 433** |
| • Privilèges, licences et permis | 44 | 196 | - | - | **49** |
| • Contraventions | 754 | 626 | - | - | **1 169** |
| • Produit des ventes | 4 169 | 49 | - | - | **1 826** |
| • Produit de la vente de biens excédentaires de l'État | 2 642 | 9,438 | - | - | **5 284** |
| • Divers | 2 382 | 609 | - | - | **396** |
| **Total des recettes non disponibles** | **88 250** | **108 486** | **15 000** | **15 000** | **43 473** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Le total des recettes disponibles s'élevait à 340 millions de dollars en 2001-2002 pour Transports Canada. Ce total a permis à la limite de financer 58 % des dépenses de fonctionnement brutes. La matérialisation de 30 millions de dollars additionnels au-dessus des recettes prévues peut être attribuable principalement aux paiements de loyer et biens immobiliers à cause d'une combinaison de changements dans l'échéancier de transfert des aéroports RNA et d'un meilleur rendement de recettes que celles prévues aux aéroports, des recettes plus élevées aux ports en raison des délais de transferts et une augmentation des services d'aéronefs fournis à la Garde côtière canadienne.

## Tableau D – Recettes

| Secteur d'activités *(en milliers de dollars)* | Recettes réelles de 1999-2000 | Recettes réelles de 2000-2001 | 2001-2002 Recettes prévues | 2001-2002 Total des autorisations | 2001-2002 Recettes réelles |
|---|---|---|---|---|---|
| **Recettes disponibles** | | | | | |
| ***Politiques*** | | | | | |
| • Prévisions de l'Administration des transports aériens | 205 | 322 | - | - | **262** |
| • Recettes internes d'Agriculture Canada pour la surveillance du transport du grain | 98 | 60 | - | - | **202** |
| • Recettes de location | 260 | 119 | - | - | **117** |
| • Recettes internes et externes diverses | 94 | 117 | 50 | 50 | - |
| | 658 | 618 | 50 | 50 | **581** |
| ***Programmes et Cessions*** | | | | | |
| • Recettes des Havres et Ports | 17 575 | 11 178 | 9 707 | 14 265 | **14 265** |
| • Aéroports — Locations | 7 245 | 9 328 | 6 628 | 6 628 | **5 839** |
| • Aéroports — Concessions | 13 695 | 4 313 | 2 471 | 2 471 | **1 693** |
| • Aéroports — Redevances d'atterrissage | 18 771 | 9 451 | 5 704 | 5 704 | **4 439** |
| • Aéroports — Redevances générales d'aérogare | 13 530 | 5 625 | 4 302 | 4 302 | **2 896** |
| • Aéroports — Paiement de loyer et de biens immobiliers | 214 480 | 219 273 | 227 827 | 248 271 | **248 271** |
| • Recettes internes et externes diverses | 3 474 | 1 608 | 1 107 | 1 107 | **1 004** |
| | 288 770 | 260 776 | 257 746 | 282 747 | **278 406** |
| ***Sécurité et Sûreté*** | | | | | |
| • Redevances internes et externes de sécurité aérienne | 12 333 | 12 922 | 10 959 | 10 959 | **11 851** |
| • Recettes internes et externes, Services des aéronefs | 27 106 | 27 519 | 30 576 | 32 676 | **33 723** |
| • Redevances de sécurité routière | 330 | 353 | 350 | 350 | - |
| • Redevances internes et externes de sécurité maritime | 8 791 | 9 188 | 7 374 | 7 374 | **7 591** |
| • Inspections de chemins de fer secondaires et autres recettes de la sécurité ferroviaire | 88 | 131 | 63 | 63 | **135** |
| • Recettes internes et externes au titre des activités de recherche et de développement | 4 962 | 2 444 | 1 925 | 4 775 | **5 204** |
| • Recettes diverses internes et externes | 3 244 | 1 442 | 131 | 131 | **1 333** |
| | 56 854 | 53 999 | 51 378 | 56 328 | **59 838** |
| ***Administration ministérielle*** | | | | | |
| • Recettes internes provenant des services d'informatique et de formation | 642 | 779 | 464 | 464 | **234** |
| • Recettes internes et externes de concessions et de location | 906 | 913 | 580 | 580 | **927** |
| • Recettes internes et externes diverses | 240 | 249 | - | - | **182** |
| | 1 788 | 1 941 | 1 044 | 1 044 | **1 344** |
| **Total des recettes disponibles** | **348 070** | **317 334** | **310 218** | **340 170** | **340 170** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

## Tableau D – Recettes *(suite...)*

| Secteurs d'activités *(en milliers de dollars)* | Recettes réelles 1999-2000 | Recettes réelles 2000-2001 | 2001-2002 Recettes prévues | 2001-2002 Total des autorisations | 2001-2002 Recettes réelles |
|---|---|---|---|---|---|
| **Recettes non disponibles** | | | | | |
| ***Recettes fiscales*** | | | | | |
| • Taxe sur les produits et services | 25 633 | 21 678 | - | - | - |
| • Taxe sur le transport aérien | 2 859 | - | - | - | - |
| ***Recettes non fiscales*** | | | | | |
| • Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent | 4 625 | 4 098 | 5 000 | 5 000 | **4 802** |
| • Location de wagons-trémies | 13 021 | 13 577 | 10 000 | 10 000 | **13 936** |
| • Rendement des investissements | 22 527 | 42 364 | - | - | **10 434** |
| • Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs | 3 370 | 657 | - | - | **1 143** |
| • Redressement des comptes fournisseurs d'exercices antérieurs | 6 224 | 15 193 | - | - | **4 433** |
| • Privilèges, licences et permis | 44 | 196 | - | - | **49** |
| • Contraventions | 754 | 626 | - | - | **1 169** |
| • Produit des ventes | 4 169 | 49 | - | - | **1 826** |
| • Produit de la vente de biens excédentaires de l'État | 2 642 | 9,438 | - | - | **5 284** |
| • Divers | 2 382 | 609 | - | - | **396** |
| **Total des recettes non disponibles** | **88 250** | **108 486** | **15 000** | **15 000** | **43 473** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Le total des recettes disponibles s'élevait à 340 millions de dollars en 2001-2002 pour Transports Canada. Ce total a permis à la limite de financer 58 % des dépenses de fonctionnement brutes. La matérialisation de 30 millions de dollars additionnels au-dessus des recettes prévues peut être attribuable principalement aux paiements de loyer et biens immobiliers à cause d'une combinaison de changements dans l'échéancier de transfert des aéroports RNA et d'un meilleur rendement de recettes que celles prévues aux aéroports, des recettes plus élevées aux ports en raison des délais de transferts et une augmentation des services d'aéronefs fournis à la Garde côtière canadienne.

## Tableau E – Paiements législatifs

| Secteurs d'activités *(en milliers de dollars)* | Dépenses réelles de 1999-2000 | Dépenses réelles de 2000-2001 | 2001-2002 Dépenses prévues | 2001-2002 Total des autorisations | 2001-2002 Dépenses réelles |
|---|---|---|---|---|---|
| **Politiques** | | | | | |
| • Régimes d'avantages sociaux des employés | 2 542 | 2 776 | 2 427 | 2 738 | **2 738** |
| • Produit de la vente de biens excédentaires de l'État | - | 9 453 | - | - | **-** |
| | 2 542 | 12 229 | 2 427 | 2 738 | **2 738** |
| **Programmes et Cessions** | | | | | |
| • Régimes d'avantages sociaux des employés | 7 863 | 5 982 | 4 606 | 4 552 | **4 552** |
| • Paiements au Canadien National — Pont Victoria | 13 445 | 11 709 | 4 000 | 3 072 | **3,072** |
| • Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland | 45 881 | 46 934 | 48 400 | 48 325 | **48 325** |
| • Paiements au titre des ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent | 2 331 | 2 474 | 1 577 | 1 496 | **1 496** |
| • Produit de la vente de biens excédentaires de l'État | - | - | - | 167 | **25** |
| • Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs | 1 013 | - | - | - | **-** |
| | 70 533 | 67 099 | 58 583 | 57 612 | **57 470** |
| **Sécurité et Sûreté** | | | | | |
| • Régimes d'avantages sociaux des employés | 33 064 | 35 701 | 33 829 | 34 230 | **34 230** |
| • Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs | - | - | - | 0 | **0** |
| • Produit de la vente de biens excédentaires | 2 495 | - | - | 4 923 | **4 223** |
| | 35 559 | 35 701 | 33 829 | 39 153 | **38 453** |
| **Administration ministérielle** | | | | | |
| • Régimes d'avantages sociaux des employés | 8 473 | 9 858 | 7 609 | 8 992 | **8 992** |
| • Allocations du Ministre | 51 | 52 | 52 | 68 | **68** |
| • Frais des agences de recouvrement | 8 | 4 | - | - | **-** |
| • Produit de la vente de biens excédentaires de l'État | - | - | - | 2 288 | **2 094** |
| • Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs | 44 | - | - | - | **-** |
| | 8 576 | 9 914 | 7 661 | 11 348 | **11 154** |
| **Total des paiements législatifs** | **117 211** | **124 942** | **102 500** | **110 850** | **109 814** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Les paiements législatifs en 2001-2002 étaient 7 millions de dollars plus élevés que ceux prévus initialement en raison principalement de la dépense du produit de la vente des biens excédentaires de l'État et des coûts plus élevés des régimes d'avantages sociaux des employés. Les dépenses réelles ont été de quelque 15 millions de dollars moins élevées que celles de 2000-2001 en raison de la réduction de 9 millions de dollars des paiements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal, d'une réduction de 4 millions de dollars pour les régimes d'avantages sociaux des employés et d'une réduction de 3 millions de dollars au chapitre de la dépense du produit de la vente des biens excédentaires de l'État.

## Tableau F – Paiements de transfert

| Secteur d'activités *(en milliers de dollars)* | Dépenses réelles de 1999-2000 | Dépenses réelles de 2000-2001 | 2001-2002 Dépenses prévues | 2001-2002 Total des autorisations | 2001-2002 Dépenses réelles |
|---|---|---|---|---|---|
| **Subventions** | | | | | |
| Politiques | 22 040 | 22 548 | 22 887 | 181 465 | **122 272** |
| Programmes et Cessions | - | 36 300 | - | 19 800 | **19 800** |
| Sécurité et Sûreté | 100 | 115 | - | 11 150 | **9 069** |
| Administration ministérielle | - | - | - | - | - |
| **Total des subventions** | 22 140 | 58 963 | 22 887 | 212 415 | **151 141** |
| **Contributions** | | | | | |
| Politiques | 41 359 | 35 961 | 35 895 | 35 792 | **35 722** |
| Programmes et Cessions[1] | 258 018 | 181 273 | 184 622 | 194 252 | **194 168** |
| Sécurité et Sûreté | 11 729 | 14 911 | 12 523 | 13 745 | **13 378** |
| Administration ministérielle | - | - | - | - | - |
| **Total des contributions** | 311 106 | 232 145 | 233 040 | 243 789 | **243 269** |
| **Total des paiements de transfert** | **333 246** | **291 108** | **255 928** | **456 204** | **394 410** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

*1.Comprend les paiements législatifs pour le pont Victoria (Montréal) et pour la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.*

Les paiements de transfert ont été réduits au cours des dernières années mais en raison des événements du 11 septembre, les dépenses réelles de 2001-2002 ont été plus élevées que prévues. Cependant, les dépenses réelles ont été inférieures aux autorisations à cause de la demande moins élevée de l'industrie pour l'assistance fournie en vertu du programme d'aide aux transporteurs aériens.

## Tableau E – Paiements législatifs

| Secteurs d'activités *(en milliers de dollars)* | Dépenses réelles de 1999-2000 | Dépenses réelles de 2000-2001 | 2001-2002 Dépenses prévues | 2001-2002 Total des autorisations | 2001-2002 Dépenses réelles |
|---|---|---|---|---|---|
| **Politiques** | | | | | |
| • Régimes d'avantages sociaux des employés | 2 542 | 2 776 | 2 427 | 2 738 | **2 738** |
| • Produit de la vente de biens excédentaires de l'État | - | 9 453 | - | - | - |
| | 2 542 | 12 229 | 2 427 | 2 738 | **2 738** |
| **Programmes et Cessions** | | | | | |
| • Régimes d'avantages sociaux des employés | 7 863 | 5 982 | 4 606 | 4 552 | **4 552** |
| • Paiements au Canadien National — Pont Victoria | 13 445 | 11 709 | 4 000 | 3 072 | **3,072** |
| • Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland | 45 881 | 46 934 | 48 400 | 48 325 | **48 325** |
| • Paiements au titre des ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent | 2 331 | 2 474 | 1 577 | 1 496 | **1 496** |
| • Produit de la vente de biens excédentaires de l'État | - | - | - | 167 | **25** |
| • Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs | 1 013 | - | - | - | - |
| | 70 533 | 67 099 | 58 583 | 57 612 | **57 470** |
| **Sécurité et Sûreté** | | | | | |
| • Régimes d'avantages sociaux des employés | 33 064 | 35 701 | 33 829 | 34 230 | **34 230** |
| • Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs | - | - | - | 0 | **0** |
| • Produit de la vente de biens excédentaires | 2 495 | - | - | 4 923 | **4 223** |
| | 35 559 | 35 701 | 33 829 | 39 153 | **38 453** |
| **Administration ministérielle** | | | | | |
| • Régimes d'avantages sociaux des employés | 8 473 | 9 858 | 7 609 | 8 992 | **8 992** |
| • Allocations du Ministre | 51 | 52 | 52 | 68 | **68** |
| • Frais des agences de recouvrement | 8 | 4 | - | - | - |
| • Produit de la vente de biens excédentaires de l'État | - | - | - | 2 288 | **2 094** |
| • Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs | 44 | - | - | - | - |
| | 8 576 | 9 914 | 7 661 | 11 348 | **11 154** |
| **Total des paiements législatifs** | **117 211** | **124 942** | **102 500** | **110 850** | **109 814** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Les paiements législatifs en 2001-2002 étaient 7 millions de dollars plus élevés que ceux prévus initialement en raison principalement de la dépense du produit de la vente des biens excédentaires de l'État et des coûts plus élevés des régimes d'avantages sociaux des employés. Les dépenses réelles ont été de quelque 15 millions de dollars moins élevées que celles de 2000-2001 en raison de la réduction de 9 millions de dollars des paiements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal, d'une réduction de 4 millions de dollars pour les régimes d'avantages sociaux des employés et d'une réduction de 3 millions de dollars au chapitre de la dépense du produit de la vente des biens excédentaires de l'État.

## Tableau F – Paiements de transfert

| Secteur d'activités *(en milliers de dollars)* | Dépenses réelles de 1999-2000 | Dépenses réelles de 2000-2001 | 2001-2002 Dépenses prévues | 2001-2002 Total des autorisations | 2001-2002 Dépenses réelles |
|---|---|---|---|---|---|
| **Subventions** | | | | | |
| Politiques | 22 040 | 22 548 | 22 887 | 181 465 | **122 272** |
| Programmes et Cessions | - | 36 300 | - | 19 800 | **19 800** |
| Sécurité et Sûreté | 100 | 115 | - | 11 150 | **9 069** |
| Administration ministérielle | - | - | - | - | - |
| **Total des subventions** | 22 140 | 58 963 | 22 887 | 212 415 | **151 141** |
| **Contributions** | | | | | |
| Politiques | 41 359 | 35 961 | 35 895 | 35 792 | **35 722** |
| Programmes et Cessions[1] | 258 018 | 181 273 | 184 622 | 194 252 | **194 168** |
| Sécurité et Sûreté | 11 729 | 14 911 | 12 523 | 13 745 | **13 378** |
| Administration ministérielle | - | - | - | - | - |
| **Total des contributions** | 311 106 | 232 145 | 233 040 | 243 789 | **243 269** |
| **Total des paiements de transfert** | **333 246** | **291 108** | **255 928** | **456 204** | **394 410** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

*1.Comprend les paiements législatifs pour le pont Victoria (Montréal) et pour la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.*

Les paiements de transfert ont été réduits au cours des dernières années mais en raison des événements du 11 septembre, les dépenses réelles de 2001-2002 ont été plus élevées que prévues. Cependant, les dépenses réelles ont été inférieures aux autorisations à cause de la demande moins élevée de l'industrie pour l'assistance fournie en vertu du programme d'aide aux transporteurs aériens.

## Tableau G – Dépenses en immobilisations

| Secteurs d'activités *(en milliers de dollars)* | Dépenses réelles de 1999-2000[1] | Dépenses réelles 2000-2001 | 2001-2002 Dépenses prévues | 2001-2002 Total des autorisations | 2001-2002 Dépenses réelles |
|---|---|---|---|---|---|
| Politiques | 566 | 368 | 450 | 450 | **341** |
| Programmes et Cessions | 59 257 | 37 941 | 71 321 | 40 224 | **36 203** |
| Sécurité et Sûreté | 7 178 | 24 393 | 12 465 | 63 323 | **60 876** |
| Administration ministérielle | 5 986 | 10 157 | 13 213 | 13 932 | **13 191** |
| **Total des dépenses en immobilisations** | **72 987** | **72 859** | **97 449** | **117 929** | **110 611** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

*1. Comprend le produit de la vente des biens excédentaires de l'État.*

L'augmentation de 13 millions de dollars en dépenses réelles par rapport aux dépenses prévues pour 2001-2002 résulte de l'allocation de 51 millions de dollars pour l'acquisition de systèmes de détection des explosifs et des technologies connexes à la suite des attaques du 11 septembre. Cette augmentation a été compensée par les délais dans la réalisation des projets d'assainissement de l'environnement et d'autres projets d'immobilisations, et par un transfert au crédit des dépenses de fonctionnement pour couvrir les coûts de fonctionnement associés à l'environnement.

## Tableau H – Projets d'immobilisations

| Secteurs d'activités *($ en milliers de dollars)* | CET | Dépenses réelles 1999-2000 | Dépenses réelles 2000-2001 | 2001-2002 Dépenses prévues | 2001-2002 Total des autorisations | 2001-2002 Dépenses réelles |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***Politiques*** | | | | | | |
| Tous les projets des Politiques | | 566 | 368 | 450 | 450 | **341** |
| ***Programmes et Cessions*** | | | | | | |
| **Stephenville, (T.-N.)** | | | | | | |
| • Assainissement de l'environnement | 2 714 | 293 | 680 | 291 | 66 | **51** |
| **Halifax, (N.-É.)** | | | | | | |
| • Projet d'infrastructure | 6 000 | - | - | 6 000 | 6 000 | **6 000** |
| **Fredericton, (N.-B.)** | | | | | | |
| • Projet d'infrastructure | 2 000 | - | - | - | 100 | **100** |
| **Blanc-Sablon, (Qué.)** | | | | | | |
| • Restauration des aires de manœuvre | 4 320 | - | 122 | 2 967 | 3 525 | **3 380** |
| • Reconstruction du quai | 9 753 | - | - | 372 | 602 | **442** |
| **Cap-aux-Meules, (Qué.)** | | | | | | |
| • Réparation des brise-lames | 2 701 | - | 83 | - | 2 455 | **2 495** |
| **Kuujjuaq, (Qué.)** | | | | | | |
| • Remise en état de la piste 07/25 | 11 999 | 2 915 | 3 276 | 4 4346 | 4 181 | **3 995** |
| • Construction d'un immeuble | 2 451 | - | - | - | 245 | **83** |
| **Schefferville, (Qué.)** | | | | | | |
| • Restauration des aires de manœuvre | 4 950 | 2 188 | 2 349 | 6 | 6 | **6** |
| **Wedmindji, (Qué.)** | | | | | | |
| • Restauration des aires de manœuvre | 2 218 | 110 | 991 | - | 75 | **57** |
| **Îles-de-la-Madeleine, (Qué.)** | | | | | | |
| • Restauration aire d'embarquement | 6 527 | - | - | - | 267 | **123** |
| **Chevery, (Qué.)** | | | | | | |
| • Restauration de la piste | 4 228 | - | - | - | 250 | **15** |
| **Port Stanley, (Ont.)** | | | | | | |
| • Dragage | 2 990 | - | 1 116 | 1 087 | 1 160 | **1 143** |
| **Pickering, (Ont.)** | | | | | | |
| • Mesures correctives relatives à la moisissure | 3 754 | 203 | 663 | 2 740 | 700 | **466** |
| **Churchill, (Man.)** | | | | | | |
| • Remise en état de la piste 12/30 | 5 271 | - | 954 | 4 242 | 3 325 | **3 242** |

(voir page suivante)

## Tableau G – Dépenses en immobilisations

| Secteurs d'activités *(en milliers de dollars)* | Dépenses réelles de 1999-2000[1] | Dépenses réelles 2000-2001 | 2001-2002 Dépenses prévues | 2001-2002 Total des autorisations | 2001-2002 Dépenses réelles |
|---|---|---|---|---|---|
| Politiques | 566 | 368 | 450 | 450 | **341** |
| Programmes et Cessions | 59 257 | 37 941 | 71 321 | 40 224 | **36 203** |
| Sécurité et Sûreté | 7 178 | 24 393 | 12 465 | 63 323 | **60 876** |
| Administration ministérielle | 5 986 | 10 157 | 13 213 | 13 932 | **13 191** |
| **Total des dépenses en immobilisations** | **72 987** | **72 859** | **97 449** | **117 929** | **110 611** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

*1. Comprend le produit de la vente des biens excédentaires de l'État.*

L'augmentation de 13 millions de dollars en dépenses réelles par rapport aux dépenses prévues pour 2001-2002 résulte de l'allocation de 51 millions de dollars pour l'acquisition de systèmes de détection des explosifs et des technologies connexes à la suite des attaques du 11 septembre. Cette augmentation a été compensée par les délais dans la réalisation des projets d'assainissement de l'environnement et d'autres projets d'immobilisations, et par un transfert au crédit des dépenses de fonctionnement pour couvrir les coûts de fonctionnement associés à l'environnement.

## Tableau H – Projets d'immobilisations

| Secteurs d'activités *($ en milliers de dollars)* | CET | Dépenses réelles 1999-2000 | Dépenses réelles 2000-2001 | 2001-2002 Dépenses prévues | 2001-2002 Total des autorisations | 2001-2002 Dépenses réelles |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***Politiques*** | | | | | | |
| Tous les projets des Politiques | | 566 | 368 | 450 | 450 | **341** |
| ***Programmes et Cessions*** | | | | | | |
| **Stephenville, (T.-N.)** | | | | | | |
| • Assainissement de l'environnement | 2 714 | 293 | 680 | 291 | 66 | **51** |
| **Halifax, (N.-É.)** | | | | | | |
| • Projet d'infrastructure | 6 000 | - | - | 6 000 | 6 000 | **6 000** |
| **Fredericton, (N.-B.)** | | | | | | |
| • Projet d'infrastructure | 2 000 | - | - | - | 100 | **100** |
| **Blanc-Sablon, (Qué.)** | | | | | | |
| • Restauration des aires de manœuvre | 4 320 | - | 122 | 2 967 | 3 525 | **3 380** |
| • Reconstruction du quai | 9 753 | - | - | 372 | 602 | **442** |
| **Cap-aux-Meules, (Qué.)** | | | | | | |
| • Réparation des brise-lames | 2 701 | - | 83 | - | 2 455 | **2 495** |
| **Kuujjuaq, (Qué.)** | | | | | | |
| • Remise en état de la piste 07/25 | 11 999 | 2 915 | 3 276 | 4 4346 | 4 181 | **3 995** |
| • Construction d'un immeuble | 2 451 | - | - | - | 245 | **83** |
| **Schefferville, (Qué.)** | | | | | | |
| • Restauration des aires de manœuvre | 4 950 | 2 188 | 2 349 | 6 | 6 | **6** |
| **Wedmindji, (Qué.)** | | | | | | |
| • Restauration des aires de manœuvre | 2 218 | 110 | 991 | - | 75 | **57** |
| **Îles-de-la-Madeleine, (Qué.)** | | | | | | |
| • Restauration aire d'embarquement | 6 527 | - | - | - | 267 | **123** |
| **Chevery, (Qué.)** | | | | | | |
| • Restauration de la piste | 4 228 | - | - | - | 250 | **15** |
| **Port Stanley, (Ont.)** | | | | | | |
| • Dragage | 2 990 | - | 1 116 | 1 087 | 1 160 | **1 143** |
| **Pickering, (Ont.)** | | | | | | |
| • Mesures correctives relatives à la moisissure | 3 754 | 203 | 663 | 2 740 | 700 | **466** |
| **Churchill, (Man.)** | | | | | | |
| • Remise en état de la piste 12/30 | 5 271 | - | 954 | 4 242 | 3 325 | **3 242** |

(voir page suivante)

## Tableau H – Projets d'immobilisations *(suite...)*

| Secteur d'activités *(milliers de dollars)* | CET | Dépenses réelles 1999-2000 | Dépenses réelles 2000-2001 | 2001-2002 Dépenses prévues | 2001-2002 Total des autorisations | 2001-2002 Dépenses réelles |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Fort Nelson, (C.-B.)** | | | | | | |
| • Assainissement d'après l'étude de base sur l'environnement | 9 097 | 59 | 4 497 | 259 | 259 | **168** |
| • Assainissement de l'environnement | 3 509 | 1 096 | 1 182 | 1 697 | 1 497 | **1 159** |
| Tous les autres projets P et C | | 52 393 | 22 028 | 47 314 | 15 511 | **13 278** |
| | | 59 257 | 37 941 | 71 321 | 40 224 | **36 203** |
| ***Sécurité et Sûreté (S et S)*** | | | | | | |
| **Administration centrale** | | | | | | |
| • Système de maintenance et de remise en service des aéronefs | 2 816 | 880 | 606 | 1 260 | 258 | **258** |
| • Révisions des réacteurs JT15D-4 | 6 983 | 1 505 | 998 | 945 | - | **-** |
| • Système automatisé d'identification d'empreintes digitales | 3 553 | - | - | 3 400 | 2 486 | **2 912** |
| **Moncton, (N.-B.)** | | | | | | |
| • Construction d'un hangar | 7 655 | - | - | 313 | 214 | **41** |
| Tous les autres projets S et S | | 4 793 | 22 789 | 6 547 | 60 365 | **57 665** |
| | | 7 178 | 24 393 | 12 465 | 63 323 | **60 876** |
| ***Administration ministérielle (AM)*** | | | | | | |
| **Administration centrale** | | | | | | |
| • Système du personnel intégré de Transports | 11 328 | 309 | 216 | 30 | 30 | **30** |
| • Système de gestion des dossiers (SGDDI) | 10 039 | - | 3 372 | 6 339 | 4 760 | **4 720** |
| • Mise à nouveau de Windows 2000 | 3 500 | - | 999 | 900 | 800 | **758** |
| • Version 11i d'Oracle | 14 684 | - | - | 1 596 | 882 | **868** |
| • Remplacement d'infrastructures en fonction du cycle de vie | 14 684 | - | - | - | 2 189 | **2 060** |
| Tous les autres projets AM | | 5 677 | 5 570 | 4 348 | 5 271 | **4 755** |
| | | 5 986 | 10 157 | 13 213 | 13 932 | **13 191** |
| **Dépenses d'immobilisations totales** | | **72 987** | **72 859** | **97 449** | **117 929** | **110 661** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

**Tableau I – Prêts, investissements et avances**

| Secteurs d'activités<br>*(en milliers de dollars)* | Dépenses réelles<br>1999-2000 | Dépenses réelles<br>2000-2001 | Dépenses réelles<br>2001-2002 |
|---|---|---|---|
| Investissement - Ridley Terminals Inc. | 90 000 | 90 000 | 90 000 |
| Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John | 26 975 | 26 013 | **25 024** |
| Prêts assumés de l'ex-Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent | 1 152 | 724 | **716** |
| **Total des soldes en cours sur les prêts** | 118 127 | 116 737 | **115 740** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

**Tableau J – Passif éventuel**

| | Au | |
|---|---|---|
| **Type de passif éventuel**<br>***(En milliers de dollars)*** | **31 mars 2001** | **31 mars 2002** |
| Garanties d'obligations et emprunts | 64 710 | 64 147 |
| Blessures ou décès | 8 230 | **7 865** |
| Inexécution de contrat | - | **475** |
| Total du passif éventuel | 72 940 | **72 487** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

## Tableau H – Projets d'immobilisations *(suite...)*

| Secteur d'activités *(milliers de dollars)* | CET | Dépenses réelles 1999-2000 | Dépenses réelles 2000-2001 | 2001-2002 Dépenses prévues | 2001-2002 Total des autorisations | 2001-2002 Dépenses réelles |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Fort Nelson, (C.-B.)** | | | | | | |
| • Assainissement d'après l'étude de base sur l'environnement | 9 097 | 59 | 4 497 | 259 | 259 | **168** |
| • Assainissement de l'environnement | 3 509 | 1 096 | 1 182 | 1 697 | 1 497 | **1 159** |
| Tous les autres projets P et C | | 52 393 | 22 028 | 47 314 | 15 511 | **13 278** |
| | | 59 257 | 37 941 | 71 321 | 40 224 | **36 203** |
| ***Sécurité et Sûreté (S et S)*** | | | | | | |
| **Administration centrale** | | | | | | |
| • Système de maintenance et de remise en service des aéronefs | 2 816 | 880 | 606 | 1 260 | 258 | **258** |
| • Révisions des réacteurs JT15D-4 | 6 983 | 1 505 | 998 | 945 | - | **-** |
| • Système automatisé d'identification d'empreintes digitales | 3 553 | - | - | 3 400 | 2 486 | **2 912** |
| **Moncton, (N.-B.)** | | | | | | |
| • Construction d'un hangar | 7 655 | - | - | 313 | 214 | **41** |
| Tous les autres projets S et S | | 4 793 | 22 789 | 6 547 | 60 365 | **57 665** |
| | | 7 178 | 24 393 | 12 465 | 63 323 | **60 876** |
| ***Administration ministérielle (AM)*** | | | | | | |
| **Administration centrale** | | | | | | |
| • Système du personnel intégré de Transports | 11 328 | 309 | 216 | 30 | 30 | **30** |
| • Système de gestion des dossiers (SGDDI) | 10 039 | - | 3 372 | 6 339 | 4 760 | **4 720** |
| • Mise à nouveau de Windows 2000 | 3 500 | - | 999 | 900 | 800 | **758** |
| • Version 11i d'Oracle | 14 684 | - | - | 1 596 | 882 | **868** |
| • Remplacement d'infrastructures en fonction du cycle de vie | 14 684 | - | - | - | 2 189 | **2 060** |
| Tous les autres projets AM | | 5 677 | 5 570 | 4 348 | 5 271 | **4 755** |
| | | 5 986 | 10 157 | 13 213 | 13 932 | **13 191** |
| **Dépenses d'immobilisations totales** | | **72 987** | **72 859** | **97 449** | **117 929** | **110 661** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

**Tableau I – Prêts, investissements et avances**

| Secteurs d'activités<br>*(en milliers de dollars)* | Dépenses réelles 1999-2000 | Dépenses réelles 2000-2001 | Dépenses réelles 2001-2002 |
|---|---|---|---|
| Investissement - Ridley Terminals Inc. | 90 000 | 90 000 | 90 000 |
| Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John | 26 975 | 26 013 | **25 024** |
| Prêts assumés de l'ex-Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent | 1 152 | 724 | **716** |
| **Total des soldes en cours sur les prêts** | 118 127 | 116 737 | **115 740** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

**Tableau J – Passif éventuel**

| | Au | |
|---|---|---|
| **Type de passif éventuel**<br>***(En milliers de dollars)*** | **31 mars 2001** | **31 mars 2002** |
| Garanties d'obligations et emprunts | 64 710 | 64 147 |
| Blessures ou décès | 8 230 | **7 865** |
| Inexécution de contrat | - | **475** |
| Total du passif éventuel | 72 940 | **72 487** |

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

# Annexe 2 – Précisions sur les secteurs d'activités

| | Objectifs | Activités | Ressources |
|---|---|---|---|
| **Politiques** | Élaborer et mettre en œuvre des politiques de transport et des changements législatifs qui contribuent à la compétitivité, à l'efficience et à l'efficacité du réseau de transport du Canada. | Établit le cadre de politique et de législation pour tous les modes de transport de compétence fédérale. Le secteur d'activités s'occupe également de surveiller et d'analyser le réseau de transport, de faire rapport de l'état des transports au Canada, de mener des études économiques et d'évaluer les programmes, d'assurer le soutien du ministre et du sous-ministre dans leurs relations avec d'autres ministères fédéraux, d'autres paliers gouvernementaux et les gouvernements étrangers, de représenter le Ministère pour les questions de commerce international et d'évaluer les politiques et programmes pour l'ensemble du Ministère. | 539 millions de dollars<br><br>225 équivalents à temps plein |
| **Programmes et Cessions** | Élaborer et gérer des programmes et stratégies, notamment pour l'intendance liée aux cessions et après les cessions, qui contribuent au mieux à la sécurité, à l'efficacité et à l'efficience du réseau de transport en fonction de principes de développement durable. | Joue un rôle substantiel d'intendance en plus de négocier la cession des ports et aéroports. Le secteur d'activités exploite des sites jusqu'au moment de leur cession, administre des programmes de routes et de ponts, assume des fonctions de propriétaire et de superviseur relativement aux aéroports, aux ports, aux ponts et aux sites de systèmes de navigation aérienne et gère le portefeuille immobilier du Ministère. Sur le plan environnemental, ce secteur d'activités assure également le leadership au sein du gouvernement fédéral et du secteur des transports en matière de transport durable. | 156 millions de dollars<br><br>427 équivalents à temps plein |
| **Sécurité et Sûreté** | Promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau national de transport. | Élabore des lois, des règlements et des normes à l'échelle nationale et assure des activités de surveillance, d'essai, d'inspection, d'application de la loi, de sensibilisation et de recherche et développement pour promouvoir la sécurité et la sûreté de tous les modes de transport. Ce secteur d'activités élabore également des plans d'intervention en cas d'urgence, assure la sûreté des personnes travaillant dans les zones réglementées des aéroports et fournit des services d'aéronefs aux organismes gouvernementaux et à d'autres organismes de transport. | 380 millions de dollars<br><br>2886 équivalents à temps plein |
| **Administration ministérielle** | Fournir des services de soutien efficients et efficaces qui répondent aux besoins ministériels. | Établit le cadre de responsabilisation administrative du Ministère et assure le soutien des autres secteurs d'activités du Ministère en fournissant des services essentiels, notamment les ressources financières, administratives et humaines, la gestion de l'information/technologie de l'information, les communications internes et externes, les services juridiques et les services de direction. | 118 millions de dollars<br><br>887 équivalents à temps plein |

# Annexe 3 – Nos bureaux

**ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA**

**Site Web :**
www.tc.gc.ca

**Adresse postale :**
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

**Renseignements généraux :**
Téléphone : (613) 990-2309
Télécopieur : (613) 954-4731

**Centre des services de bibliothèque et de recherche :**
(613) 998-5128

**BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA**

**Région de l'Atlantique**
95, rue Foundry
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 8K6
Téléphone : (506) 851-7316

**Région du Québec**
700, Leigh-Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
Téléphone : (514) 633-2714

**Région de l'Ontario**
4900, rue Yonge
Toronto (Ontario)
M2N 6A5
Téléphone : (416) 952-2170

**Région des Prairies et du Nord**
344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
Téléphone : (204) 984-8105

**Région du Pacifique**
620–800, rue Burrard
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6Z 2J8
Téléphone : (604) 666-3518

# Index


*A*

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien · 22

*C*

Cadre stratégique pour les transports · 7

*D*

Direction 2006 · 30

*F*

Frontières et routes · 36

*G*

Gouvernement en direct · 58

*I*

Innovation et compétences · 44

*L*

*Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* · 29
*Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* · 28
*Loi sur la sécurité automobile* · 28

*P*

Petits navires à passagers · 26
Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique · 52
Programme de sûreté · 21
Programme stratégique d'infrastructure routière (PSIR) · 36
Programme Sur la route du transport durable · 48

*R*

Rage de l'air · 25
Relations grâce aux nouvelles dispositions de régie · 42
Renouvellement des effectifs · 55
Revitalisation des chemins de fer pour passagers · 38

*S*

Secteur aérien · 35
Sécurité routière – Vision 2010 · 32
Statistiques sur la sécurité et la sûreté de 2001 · 18
Stratégie de développement durable · 48
Système de gestion de l'environnement · 51

*T*

Transport et manutention du grain · 39
Tribunal d'appel des transports · 27

*V*

Voie maritime du saint-laurent · 40